Postregal und Fahrposttaxen der Schweiz

Dissertation *zur Erlangung der Doktorwürde*
der philologisch-historischen Abteilung
der philosophischen Fakultät der Universität Basel

Eingereicht von **Hans von Segesser, Luzern**

1935

Postregal und Fahrposttaxen der Schweiz

Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde der philologisch-historischen Abteilung der philosophischen Fakultät der Universität Basel

Eingereicht von

HANS von SEGESSER
Luzern

Luzern 1935
BUCHDRUCKEREI C. J. BUCHER A. G., LUZERN

Genehmigt von der philologisch-historischen Abteilung der philosophischen Fakultät auf Antrag der Herren Professoren Dr. F. Mangold und Dr. E. Salin.

Basel, den 4. Juli 1934.

Prof. F. Mangold,
Pro-Dekan.

R. UNIV
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsübersicht

Seite

Inhaltsverzeichnis III
Zeitschriften und Quellenangabe IV
Literatur-Verzeichnis V
Einleitung VII

Erster Teil

Geschichtlicher Ueberblick

1. Kapitel: Das Postregal 1
2. Kapitel: Die Fahrposttaxen 6
a) Fahrpost 15
b) Paketpost 19
3. Kapitel: Die Bahnvergütung für den Posttransport 28

Zweiter Teil

Problem

4. Kapitel: Postregal, Fahrposttaxen und Lieferungsdienst . . 41
5. Kapitel: Fahrpost- und Expreßguttaxen 46
Post-Einheitstarif 46
Post-Zonentarif 49
6. Kapitel: Fahrposttaxen und Bahnergänzungsdienst 58
Sesa 58
Asto 59
Ausstrahlungs- und Verteilungsdienst von Luzern . 64
7. Kapitel: Postvergütung 67
8. Kapitel: Die Vereinheitlichung der Verkehrspolitik im Paketverkehr 81
Anhang 89

Zeitschriften

Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones, Paris.
Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin.
Post-Zeitschrift, herausgegeben von der Schweiz. Postverwaltung, Bern.
Railway-Gazette, London.
Reichsbahn Die, Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin.
SBB.-Nachrichtenblatt, Bern.
Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Berlin.

Quellen

Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft.
Amtliche Sammlung der eidgenössischen Abschiede.
Amtliches stenographisches Bulletin der schweizerischen Bundesversammlung.
Archiv der Generaldirektion der Eidgenössischen Post- und Telegraphenverwaltung in Bern.
Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft.
Eisenbahn-Amtsblatt, herausgegeben von der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen in Verbindung mit dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement.
Geschäftsbericht und Jahresrechnung der Sesa.
Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen (mit statistischen Tabellen).
Geschäftsbericht, Jahresrechnungen, Statistik der Eidgenössischen Post- und Telegraphenverwaltung. (Jahrbuch.)
Protokoll der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten.
Postordnung.
Recueil des Taxes intérieures, publié par le Bureau international (Union postale universelle).
Sammlung der Gesetze und Regierungsverordnungen des Kantons Luzern.
Staatsarchiv Luzern, Postwesen.

Literatur-Verzeichnis

Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen über die Finanzlage der Bundesbahnen und die zu ihrer Sanierung zu ergreifenden Maßnahmen. Bern 1933.

Bernhardt R.: Darstellungen aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens, I. Heft. Bern 1908.

Borght R. van der: Das Verkehrswesen, 3. Auflage. Leipzig 1925.

Blum Dr.: Verkehrsmittel untereinander. Berlin 1930.

Bundesbahnen und Automobil, Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen. Bern 1930.

Buser J. Dr.: Geschichte der Schweiz. Posttaxengesetzgebung (Zeitschrift für Schweizerische Statistik 1912).

Fischer W. Dr.: Die Personenfahrpreise der Schweizerischen Bundesbahnen 1914 bis 1920. Diss. Zürich 1924.

Furrer Dr. R., Generaldirektor der Schweiz. Post- und Telegraphenverwaltung: Die Bemessung der Vergütung für die Postbeförderung auf der Eisenbahn (Post-Zeitschrift 1929).

Gubler Ferd. Dr.: Die Anfänge der schweiz. Eisenbahnpolitik. Zürich 1915.

Günther Otto: Streiflichter auf die österreichischen Eisenbahnen. Wien 1925.

Krause, Ministerialrat: „Das Kleingut im Post- und Eisenbahnverkehr" (Jahrbuch für Post und Telegraphie 1928/29). München.

Mathys E.: Die Beziehungen der Post zur ersten Eisenbahn der Schweiz (Post-Zeitschrift 1932).

Oetiker Julius Dr. jur.: Das Bundesgesetz über das Postregal vom 5. April 1894. Stäfa 1901.

Post und Eisenbahn. Denkschrift des Deutschen Industrie- und Handelstages. Berlin 1932.

Postal work in relation to railway (Railway Gazette). London 1925.

Postwesen: Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz.

Röll Dr. Freiherr von: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Berlin-Wien (2. Auflage) 1914.

Sax E.: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Berlin, 2. Auflage, I. Band 1918, II. Band 1920, III. Band 1922.

Schelling Alfred: Die Kaufmännische Botenanstalt. St. Gallen-Nürnberg. Diss. St. Gallen 1919.

Schumacher F. Dr.: Das Eidgenössische Eisenbahndepartement 1873 bis 1913. Bern 1914.

Saitzew M.: Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftliche Behandlung der Eisenbahnen. Bern 1932.

Stendler Arnold: Post und Eisenbahn (Post-Zeitschrift 1928).

Terra Otto de: Im Zeichen des Verkehrs. Berlin 1899.

Weißenbach: Das Eisenbahnwesen der Schweiz. Zürich 1913.

Einleitung

Da die Post an sich kein Verkehrsmittel im Sinne der Eisenbahnen und der Land- und Wasserstraßen ist, sondern eine Verkehrsorganisation, bedient sie sich der verschiedenen Verkehrsmittel zur Bewältigung des ihr übertragenen Teiles des Verkehrs. Die Post befolgt seit ihrem Bestehen den Grundsatz der möglichst raschen Beförderung; dazu zieht sie die geeignetsten Betriebsmittel in ihren Dienst. Aus diesem Grundsatz hat die Post eine enge Zusammenarbeit mit den Eisenbahnen, Schiffahrts- und Luftfahrtsbetrieben organisiert, und als letzte Vermittler zwischen ihr und der Bevölkerung unterhält sie ein Heer von Bestellboten. Für den Bestelldienst verwendet die Post auch noch Handwagen und Fahrräder. Für den Fernverkehr wie auch für die Postzustellung ins Haus oder zur Vermittlung des Verkehrs vom Postamt zum Bahnhof stellt sie eine große Zahl von Wagen und Automobilen in ihren Dienst.

Die große Bedeutung des Automobils als Verkehrsmittel wurde von der Postverwaltung schon bald erkannt. Bereits im zweiten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts verfügte sie über ausgebaute motorisierte Postkurse. Für die Schweiz war und ist die Beförderungsart mit Automobilen von besonderer Bedeutung wegen der Alpentäler und Gebirgspässe. So waren auch die ersten Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung bestimmt. Sie besorgen aber auch heute noch den Verkehr auf den Wegen und Straßen zu den Verkehrsadern der Eisenbahnen. Das ganzjährige Netz der Ueberland-Postverbindungen beträgt 8644 km. Davon entfallen 931 km auf Pferdepost und 1938 km auf Wege, die von Fußboten mit oder ohne Fahrrad zurückgelegt werden. Die Automobillinien machen 6040 km von der 8909 km zählenden Gesamtlänge[1]) der Ueberland-Postverbindungen aus.

Die Eisenbahnen sind von besonderer Bedeutung für den Postverkehr geworden. Schon früh hat man begonnen, dem Postverkehr die Vorteile des neuen Verkehrsmittels zu erschließen, wodurch der Postdienst wesentlich gefördert wurde. Auch in der Schweiz bilden die Eisenbahn-

[1]) Dabei ist die 265 km zählende Betriebslänge inbegriffen, die nur im Sommer bedient wird.

linien die Hauptstränge des engmaschigen Netzes der Postverbindungen. Von den 208 schweizerischen Haupt- und Nebenbahnen wurden 168 zur Postbeförderung benützt mit einer Betriebslänge von 5721 km.

Die Zahl der zur Postbeförderung benützten Eisenbahnzüge betrug im Jahre 1931 3051, und die Gesamtzahl der Postzugskilometer belief sich auf 29 541 508. In 1106 Postzügen verkehrten eigentliche Bahnposten, d. h. fahrende Postämter mit Bedienung durch Postpersonal, 78 Züge führten unbegleitete Bahnpostwagen. Mit den übrigen 1867 Postzügen wurden Postsäcke und Stücke durch Bedienung des Bahnpersonals befördert.

Die Zahl der posteigenen Bahnwagen belief sich auf 354 für Normalspur und 30 für Schmalspur.

Mit sieben Schiffahrtsgesellschaften hat die Postverwaltung Verträge abgeschlossen: Genfer See, Bieler See, Brienzer See, Vierwaldstätter See, Greifensee, Bodensee und Luganer See. Eigentliche schwimmende Postbureaux im internen schweizerischen Verkehr gibt es nur auf dem Vierwaldstätter See.

Als neuestes Hilfsmittel der Post ist das Flugzeug anzuführen. Da die Vorteile des Luftverkehrs im Wettbewerb mit andern Verkehrsmitteln erst bei der Ueberwindung von großen Entfernungen fühlbar werden, haben die innerschweizerischen Luftpostverbindungen nur Bedeutung für den Postverkehr als Zubringerlinien der zwischenstaatlichen Luftverbindungen.

Die Post hat mit 6 Luftverkehrsunternehmungen, deren Flugzeuge schweizerische Plätze berühren, Uebereinkommen für regelmäßige Postbeförderung getroffen. Außer diesen von der Schweiz ausgehenden Luftlinien werden zur Postbeförderung auch noch zahlreiche Luftposten des Auslandes benützt, wofür die im Londoner Weltpostvertrag festgesetzten Luftbeförderungsvergütungen zu bezahlen sind.

Die genannten, zur Postbeförderung benützten Verkehrsmittel treten aber, wenn sie — kraft ihrer Vorzüge — zum Transport von Personen oder Waren organisiert sind, direkt zur Post in Wettbewerb; sei es, daß ihre offiziellen Tarife mit den Posttaxen nicht übereinstimmen; sei es, daß die Privatbeförderung einen Teil des Postverkehrs an sich zieht.

So unterbietet der Expreßguttarif der Eisenbahnen und Schiffe bei großen Entfernungen die Posttaxen (Fahrpost), da er seine Taxen nach der Entfernung abstuft, die Post aber für die gleiche Sendungsart nur Gewichtstaxen kennt. Deshalb können die Eisenbahnen auf nahe Entfernungen mit viel kleinern Taxen aufwarten als die Post, und umgekehrt

werden die auf größere Entfernungen ansteigenden Taxen der Eisenbahnen durch die unveränderten Sätze der Post unterboten. Der Post bleibt also der Transport der Fahrpoststücke (über 5 kg) auf weite Entfernungen. Dafür hat sie aber den Bahnen und Schiffen Entschädigungen zu zahlen, die nicht selten die Einnahmen übersteigen. So kann im Nahverkehr, im Bereiche des stärksten Kleinverkehrs, die Post ihre Aufgabe nur halb erfüllen, weil ihre Einheitstaxen hier viel zu teuer sind und somit ein Teil des Massenverkehrs sich den Eisenbahnen zuwendet.

Aber noch ein anderes Verkehrsmittel tritt im Nahverkehr in Wettbewerb zur Post. Es ist das Automobil, das sich des mit geringen Betriebskosten verbundenen Massenverkehrs bemächtigt. Der Kraftwagen, der die Privatunternehmung repräsentiert, zieht natürlich in erster Linie den vorteilhaften Verkehr an sich. Dabei werden nicht nur die Post, sondern auch die Eisenbahnen in der Erfüllung ihrer gemeinnützigen Aufgaben beeinträchtigt. Der Post verbleibt trotzdem der mit größern Kosten belastete Paketfernverkehr. Die Paketbeförderung der Post kann also keineswegs in Wegfall kommen. Jetzt aber befindet sich der Paketverkehr auf dem Wege zu einer allgemeinen Unwirtschaftlichkeit, der nun mit verschiedenen Maßnahmen in eine dem Zweck entsprechende Richtung geleitet werden muß. Wenn auch die privaten Frachtführer fähig sind, einen großen Teil des Verkehrs zu bewältigen, so ist doch vom Standpunkte der Allgemeinheit aus gesehen die gewerbsmäßige und regelmäßige Paketbeförderung durch Privatunternehmungen als nachteilig zu bezeichnen.

Die Wettbewerbsfrage scheint sich nun langsam zu klären. Von der Post und von den Bahnen liegen Vorschläge vor, die zur Zusammenarbeit führen sollen. Allerdings wurde die endgültige Lösung noch verschoben, da man vorerst das Problem „Eisenbahn und Automobil“ lösen will. Das Verhältnis der Post zu den privaten Verkehrsunternehmungen hätte sich in den letzten Jahren bedeutend einfacher und vorteilhafter bilden können, wenn diese, statt die Post zu bekämpfen, mit ihr eine Verständigung eingegangen wären. In letzter Zeit bemüht sich nun die eidg. Postdirektion, auch den Innerortsverkehr der Städte (bis 20 km Entfernung) für sich zu gewinnen, im Gegensatz zur deutschen Reichspost, die sich für ihn nur im Zusammenhang mit dem Fernverkehr interessiert.

Das sind die Verhältnisse, die sich in den letzten Jahren herausgebildet haben und in der folgenden Arbeit behandelt werden sollen. Eingehender untersucht wird die Wettbewerbsfrage von Eisenbahn und Automobil zur Post im Paketverkehr.

Bevor ich zur Behandlung der Wettbewerbsfragen eintrete, möchte ich noch an dieser Stelle Herrn Dr. R. Furrer, Generaldirektor der schweiz. Post- und Telegraphenverwaltung, auf dessen Anregung hin die vorliegende Arbeit unternommen wurde, meinen Dank aussprechen. Ferner gebührt mein Dank auch den Herren Prof. Mangold und Salin, die mit wertvollen Ratschlägen die Arbeit gefördert haben. Während der Ausarbeitung und Stoffsammlung unterstützten mich in zuvorkommender Weise die Herren Dr. Dirlewanger und Fischer von der kommerziellen Abteilung der SBB. Auch wurde mir von den Bibliotheken und Archiven der Postverwaltung und der SBB. das angeforderte Material stets bereitwilligst zur Verfügung gestellt. Ihnen allen sei für ihr gewährtes Entgegenkommen nochmals herzlichst gedankt.

Erster Teil

Geschichtlicher Ueberblick

Erstes Kapitel

Das Postregal

Bis 1848 blieben das Postregal und der Postbetrieb Sache der Kantone. Erst die Bundesverfassung von 1848 übertrug der Eidgenossenschaft den Postbetrieb auf dem ganzen Gebiete der Schweiz. Absatz 4 des Art. 33 der neuen Verfassung regelte die Entschädigung, die der Bund für die Uebernahme des Postregals den Kantonen oder Privaten zu zahlen hatte. Die Uebernahme des Betriebes erfolgte am 1. Januar 1849. Nachdem die Bundesverfassung in Kraft getreten war, wurden in Ausführung zu Art. 33 die auf das Postwesen bezüglichen Gesetze über das Postregal, über die Organisation der Postverwaltung und über die Posttaxen beraten. Alle drei Entwürfe wurden am 4. Juni 1849 publiziert und sofort in Kraft erklärt[1]). Art. 2 des Gesetzesentwurfes über das Postregal bestimmte[2]):

Art. 2. Das Postregal besteht in dem ausschließlichen Rechte:

a) . . . . . .

b) Des Transportes von verschlossenen Paketen oder Geldsendungen, wenn sie nicht über 15 Pfund schwer sind.

c) . . . . . .

d) . . . . . .

---

[1]) BB. 1848/49 Bd. I. Beilage zu H. 5, 7 und 13.

[2]) Um im Rahmen dieser Arbeit zu bleiben, berücksichtige ich hier nur die Regalbestimmungen, die den Paketverkehr betreffen.

Aus der Botschaft des Bundesrates zu diesem Gesetze führe ich noch folgende Zeilen an:

„Sie werden, Herr Präsident, Herren Nationalräte, aus dem Art. 1 unseres Vorschlages ersehen, daß wir das ausschließliche Recht des Transportes nicht nur für Briefe, sondern auch für Personen, Pakete und Geldsendungen in Anspruch nehmen. Die Aufstellung des Briefpostregals wird wohl von keiner Seite Widerspruch erleiden. Dagegen mögen manche noch der Meinung sein, wir hätten besser getan, den Transport von Personen, Paketen und Geldern der freien Konkurrenz zu überlassen. Würden wir den größtmöglichen Postertrag zum alleinigen Zweck unserer Postanstalt machen, so geben wir zu, daß man füglich auf das Monopol des Transportes von Personen, Paketen und Geldern verzichten könnte. Allein den größern Vorteil der Zentralisation des Postwesens sehen wir in allseitiger Erleichterung des Verkehrs, und zwar des ausgedehntesten Verkehrs, betreffe er die Beförderung von Personen oder den Transport von Sachen, gleichviel ob diese nach Städten, Dörfern oder in Seitentäler, auf Berge oder an abgelegene Orte versendet werden, ob die Jahreszeit den Verkehr begünstige oder hemme, und ohne Rücksicht, ob auf einzelnen Strecken der Postanstalt großer, kleiner oder auch kein Gewinn zuteil werde."

Die große Neuerung dieses ersten eidgenössischen Postgesetzes bestand darin, daß die alten 18 kantonalen Postverwaltungen aufgehoben wurden und an ihre Stelle eine kräftige Zentralverwaltung trat[1]).

Seit der Schaffung der Bundesverfassung hat sich in der Schweiz der Bahnbau rasch zu entwickeln begonnen. Infolge dieser Veränderung im Verkehr trat das Bedürfnis auf, das Postregalgesetz einer Revision zu unterziehen. Am 20. Juni 1874 legte der Bundesrat der Bundesversammlung in einer Botschaft den Entwurf eines neuen Bundesgesetzes über das Postregal vor[2]).

Der bundesrätliche Entwurf erhielt jedoch keine Gesetzeskraft. Es war die ständerätliche Kommission, die eine Verschiebung beantragte. In ihrem Bericht legte sie dar, daß das Gesetz über die Organisation der Postverwaltung vom 4. Juni 1849 weit mehr reformbedürftig sei als das

---

[1]) Die Bestimmungen des Gesetzes wurden in den Jahren 1862 und 1869 in einigen Punkten teilweise abgeändert und ergänzt.

[2]) BB. 1874, Bd. II., S. 341—373.

Postregalgesetz vom gleichen Jahre. Jenes Gesetz habe von Anfang an den Stempel der Eile, der Konstruktion und der Unvollständigkeit an sich getragen. Aus dieser Erwägung kam die Kommission zum Schlusse, daß zur Zeit eine Revision des Postregalgesetzes nicht angebracht sei[1]).

Im Jahre 1876 trat die Bundesversammlung dem Antrage der ständerätlichen Kommission bei. Da der Entwurf eines neuen Postregalgesetzes nicht mehr zur Sprache kam, erließ der Bundesrat eine Transportordnung mit dem Datum vom 10. August 1876.

Der Bundesrat verordnete in den Speditionsbedingungen Art. 4 über das Postregal:

„1. Die Wahrung des Postregals.

2. Als „verschlossen" im Sinne des Postregalgesetzes sind alle Gegenstände anzusehen, welche versiegelt, vernagelt, zugeklebt, zugenäht, mit Schloß versehen oder sonst so in ihrem Umschlag verwahrt sind, daß deren Inhalt nicht ohne Aufbrechen, Aufschneiden oder Anwendung von Schlüsseln oder andern Instrumenten herausgenommen werden kann.

3. Die das Gewicht von 5 kg nicht übersteigenden verschlossenen Gegenstände werden nicht nur einzeln, sondern auch dann als postregalpflichtig angesehen, wenn sie auf einem Frachtbrief zu andern Gegenständen gehören, mit welchen sie im ganzen das Gewicht von 5 kg übersteigen.

4. Es ist untersagt, mehrere Briefe oder mehrere, einzeln nicht über 5 kg wiegende Fahrpoststücke, welche an verschiedene Personen bestimmt sind, in einem Verschluß zu verpacken. Widerhandlungen werden als Verletzungen des Postregals bestraft.

5. Wenn Briefe oder Fahrpoststücke zur Verteilung an verschiedene Adressanten an eine Poststelle adressiert werden, so wird von letzterer die Taxe in gleicher Weise berechnet, wie wenn jeder Gegenstand einzeln an die Adressanten versandt worden wäre."

Nachdem diese Transportordnung mehr als 10 Jahre Gültigkeit gehabt hatte, lud die Bundesversammlung mit einem Postulat vom 29. April 1887 den Bundesrat ein, über die nötigen Aenderungen des Bundesgesetzes über das Postregal vom 4. Juni 1849 zu beraten. Der Bundesrat fügte dann im Geschäftsbericht des Post- und Eisenbahndepartements in bezug auf die Aenderungen des alten Regalgesetzes folgende Anträge bei[2]):

---

[1]) Siehe Oetiker: Das Bundesgesetz über das Postregal vom 5. April 1894. Stäfa 1900.

[2]) BB. 1888, Bd. II, S. 242.

„. . . Ueberdies sollte der Umfang des Postregals in bezug auf den Transport von Personen und Sachen umfassender und präziser festgestellt werden; die Bestimmungen betreffend die Postregalverletzungen bedürfen der Verbesserung und Ergänzung, diejenigen betreffend die Haftpflicht der Postverwaltung beim Transport von Sachen sollten den bestehenden Verkehrsverhältnissen besser angepaßt werden . . .“

Da noch andere Postulate erledigt werden mußten, wurde der neue Entwurf zu einem Postregalgesetz erst am 14. Januar 1893 vom Bundesrat vorgelegt. Der Bundesrat bemerkte in seiner Botschaft[1]), daß bei der gewaltigen Entwicklung des schweizerischen Postwesens im Zeitraum der letzten 40 Jahre das unveränderte Fortbestehen eines so alten Gesetzes, wie das des Postregals, eine auffallende Erscheinung sei.

Das Gesetz erhielt, nachdem es vom Nationalrat (29. März 1894) und Ständerat (5. April 1894) angenommen worden war, Rechtskraft.

Anläßlich der parlamentarischen Diskussion über das Gesetz wurden nur die Unterstellung der Zeitungen unter das Postregal und die Festsetzung der Haftpflicht der Postverwaltung im Falle von Tötung und Verletzung der Postreisenden eingehender untersucht. Im übrigen verweise ich auf die Botschaft vom 8. Dezember 1893[2]).

Das Postgesetz vom 5. April 1910[3]) vereinigte lediglich sämtliche das Postwesen betreffenden Gesetze in einem Erlasse; dabei wurde das Organisationsgesetz von 1849 aufgehoben.

Der Entwurf des Postverkehrsgesetzes von 1924 enthält im wesentlichen die umgearbeiteten Bestimmungen der frühern zwei Gesetze[4]) über das Postregal und die Posttaxen. In der bundesrätlichen Botschaft[5]) wurde ausgeführt, daß das Postregal künftig nur für verschlossene Sendungen bis 5 kg gelten soll. Es wurde weiter die Frage aufgeworfen, ob auf dieses Regal nicht verzichtet werden könnte. Die weiter unten folgenden Erörterungen der Poststücktaxen werden indessen dartun, daß die Preisgabe dieses Regals nicht möglich ist. Auch die Erwägung, daß der schweizerische Postbetrieb sich für den Paketdienst eingerichtet hat und die finanziellen Folgen der Aufhebung des Postregals zur Zeit unabsehbar wären, muß für dessen Beibehaltung im vorliegenden Gesetzesentwurf mitbestimmend sein (Text des PVG. von 1924, siehe Anhang 1, S. 89).

---

[1]) BB. 1891, Bd. V, S. 77—102.

[2]) BB. 1893, Bd. V, S. 695.

[3]) AS. S. 26. 1015.

[4]) Gesetz über das Postregal vom 5. April 1848 und über die Posttaxen vom 26. Juni 1884.

[5]) BB. 192, S. 13.

Am 14. Oktober 1933 faßte der Bundesrat einen Beschluß, in welchem der Begriff der verschlossenen Sendungen folgendermaßen neu umschrieben wurde:

„Eine Sendung gilt als verschlossen im Sinne von Art. 1, Abs. 1, Buchstabe b, des Gesetzes, wenn sie nicht ohne Aufbrechen, Aufschneiden, Anwendung von Hilfsmitteln oder nur durch langsames Lockern und Lösen mit den Fingern geöffnet werden kann."

Ein verschnürtes Paket gilt nach der neuen Ordnung nicht als verschlossen im Sinne des Postregals, wenn die Schnurenden durch eine bloße Schleife zusammengehalten werden, die sich durch einfachen Zug öffnen läßt. Dagegen gilt es als verschlossen, wenn die Schnur mit einem Knoten zusammengebunden ist, der mit den Fingern zuerst aufgelockert werden müßte, bevor er ohne Hilfsmittel gelöst werden kann.

Diese Bestimmungen traten am 1. November 1933 in Kraft.

2. Kapitel

Die Fahrposttaxen

Im ersten Gesetz über das Postwesen vom 4. Juni 1849 wurde auch das Taxwesen geregelt. Die wesentlichen, für diese Arbeit in Frage kommenden Bestimmungen sind die folgenden:

Art. 2. Die Entfernung wird nach 4 Briefkreisen berechnet:
Der 1. Briefkreis geht bis auf 10 Stunden
„ 2. „ „ von 10 bis 25 Stunden
„ 3. „ „ „ 25 „ 40 „
„ 4. „ „ über 40 Stunden.

Art. 9. Für Pakete und Geldsendungen sind im Innern der Schweiz für je 5 Wegstunden und von jedem Pfund des Gewichts, oder bei Geldsendungen und andern Wertstücken von je Fr. 50.— des Wertes, 1 Rappen Porto berechnet.

Art. 10. Zu dieser Transporttaxe wird auf jedes Poststück eine Einschreibegebühr von je 5 Rp. für jeden Briefkreis hinzugerechnet.

Im 1. Briefkreis	5 Rp.
„ 2. „	10 „
„ 3. „	15 „
„ 4. „	20 „

Art. 13. Die niedrigste Gesamttaxe für ein Poststück beträgt:

Für eine Entfernung bis auf 10 Stunden	10 Rp.
„ „ „ von 10 bis 25 Stunden	20 „
„ „ „ „ 25 „ 40 „	30 „
„ „ „ über 40 Stunden	40 „

Mit der Einführung des neuen eidgenössischen Münzfußes durch das Bundesgesetz[1]) vom 7. Mai 1850 wurde eine Revision des Posttaxengesetzes notwendig, wobei aber die Gepäcktaxe die nämliche blieb.

[1]) AS. a. F., I., 154.

Am 17. Januar 1862 wurde ein neuer Entwurf[1]) zu einem Postgesetz eingebracht.

Bei der Beratung der Revision der Fahrpost wurde die Frage aufgeworfen, ob die Entfernung nicht nach der geraden Linie zwischen 2 verschiedenen Orten, statt nach der Richtung der kürzesten Poststraße angenommen werden solle. Dieser Ansicht entgegen wurde aber nachgewiesen, daß, sobald man den Grundsatz der Entfernung annehme, es das Natürlichste sei, daß man sie nach der Linie berechne, die in Wirklichkeit durchlaufen werden muß. Auch der Eisenbahn müsse die Postverwaltung für alle Gegenstände, die das Gewicht von 10 Pfund überschreiten, die Stundentaxe bezahlen. Es sei auch nicht unbillig, da eine höhere Taxe zu berechnen, wo der Transport wegen des längern Weges mehr kostet. Aus diesen Gründen glaubte die nationalrätliche Kommission hier keinen andern Antrag stellen zu müssen. Nur im Interesse der Deutlichkeit schlug sie vor, in Artikel 15 das Wort Fahrpoststücke (Gewicht und Wertstücke) statt der Worte „Pakete und Gelder" zu setzen.

Am 27. Januar 1862[2]) legte die nationalrätliche Kommission in ihrem Bericht über das Posttaxengesetz dem Bundesrate noch einige allgemeine Bemerkungen vor. Wir entnehmen ihm die folgende Stelle:

> „Die einheitliche Taxe ist ein Vorteil für das Publikum durch die Einfachheit, so wie sie es ist für die Verwaltung, bei welcher nach und nach eine Verminderung des Dienstpersonals ermöglicht werden dürfte, obgleich zu erwarten steht, daß die Korrespondenzstücke sich bedeutend vermehren und dadurch dem Aerar für die Taxermäßigung Ersatz leisten.
>
> Die Einheitstaxe, wie sie das Gesetz vorschlägt, ist der Ausfluß eines Mischsystems, also kein abgeschlossenes, kein ganzes, wie es zum Beispiel in England besteht, aber ein Uebergangsgesetz, das uns hoffentlich zu jenem führt; möge bald ein schweizerischer Rowland Hill[3]) erscheinen, der beschränkten und engen Utilitätsanschauungen mit einem Kraftschnitt für immer den Garaus macht."

Im Jahre 1867 ordnete das Postdepartement ein Preisausschreiben an, welches das Ergebnis hatte, daß elf Arbeiten, darunter eine größere Zahl von wirklich bedeutendem Wert, geliefert wurden. Auf diese Vorarbeiten gestützt, entwarf das Postdepartement sein Frageschema, das

---

[1]) BB. 1862, I., 49 ff.

[2]) VBB. 1862, I., 512 ff.

[3]) R. Hill führte im Jahre 1840 das Pennyporto in England ein. Siehe Seite 23.

auf einer Konferenz mit den höhern Beamten der Generalpostdirektion und den Kreispostdirektoren einläßliche Erörterung fand und zur Gestaltung eines definitiven Projektes führte.

Der Fahrposttarif von 1869[1]) datiert in seiner Grundlage noch aus der ersten Zeit der Zentralisierung des schweizerischen Postwesens. Danach wurde das schweizerische Postgebiet eingeteilt in Stufen von 5 zu 5 Stunden nach den kürzesten Poststraßen bemessen, und es wurden die Ansätze in diesen 20 oder eigentlich 25 Stufen von Pfund zu Pfund bestimmt, so daß der Tarif z. B. bei 100 Pfund und 20 Stufen 2000 Ansätze hatte. Nach dem Gesetze vom 6. Hornung 1862 wurden sie so festgesetzt, daß für Stücke unter 10 Pfund, resp. unter 1000 Franken, von jedem Pfund oder 1000 Franken per Stufe eine Transporttaxe von 2 Rp. und für die Stücke über 10 Pfund und 1000 Franken von jedem weitern Pfund oder 100 Franken eine Transporttaxe von 1 Rp. berechnet und diesem Betrage jeweilen eine Grundtaxe von 10 Rp. beigefügt wurde.

Seit der Zeit, da das Eisenbahnwesen sich in der Schweiz voller entwickelt hatte, wurden verschiedene Beschwerden über den Tarif laut. Es stellte sich heraus, daß dieser Tarif für die größern Distanzen und die schwerern Stücke nicht mehr paßte. Zwar wurde im Gesetze von 1862 dem Bundesrat die Vollmacht erteilt, für Sendungen von hohem Wert oder auf weitere Entfernungen den Tarif zu ermäßigen.

Man hätte annehmen können, daß sich seit der Entwicklung des Güterverkehrs durch die Eisenbahnen auch der postalische Fahrpostverkehr in ähnlicher Weise steigern würde. Im Jahre 1864 wurde eine außerordentliche Entwicklung des Fahrpostdienstes durch fahrende Postbureaux erzielt, aber, abgesehen von diesem Jahre, sieht man an den folgenden Zahlen, daß die Einnahmen aus diesem Verkehr seit 1862 fast gleich geblieben sind.

1863	. . . . .	1 937 900.— Fr.
1864	. . . . .	2 022 719.— „
1865	. . . . .	2 161 600.— „
1866	. . . . .	2 287 278.— „
1867	. . . . .	2 168 360.— „

Wo die Schuld an diesem Stillstand der Entwicklung lag, hat man schon damals ziemlich rasch gefunden. Es ergab sich die merkwürdige Tatsache, daß nur noch zirka 5 % der Fahrpoststücke auf Entfernungen über 30 Stunden und sogar nur noch 2 % auf Entfernungen über 40 Stunden

[1]) AS. a. F., IX., 959.

zirkulierten, was umso bemerkenswerter war, da in gewissen Hauptrichtungen des Verkehrs, namentlich über die Alpen, noch keine Eisenbahnen bestanden und daher dieser Fahrpostverkehr fast ausschließlich der Post zufiel. Ebenso ergab sich die weitere Tatsache, daß die Post bloß 13 % der Stücke über 10 Pfund und nur 5 % der Stücke über 20 Pfund befördern konnte. Man erkannte an diesen Zahlen mit größter Deutlichkeit, daß das Publikum sich für größere Distanzen und schwerere Stücke der Post nur da bediente, wo jede andere Speditionsmöglichkeit fehlte.

Man wußte allgemein, wie sehr die Einführung des Einheitssatzes im Briefverkehr dazu beigetragen hatte, auch die Bevölkerung der entferntern Landesteile in viel lebhaftere Beziehungen zueinander zu bringen und das Gefühl nationaler Zusammengehörigkeit zu stärken. So sollte auch ein leichter Güterverkehr zwischen entferntern Landesteilen diese wohltätige Aufgabe unterstützen, aber in einer Art und Weise, daß die ökonomischen Interessen der Postverwaltung auf ihre Rechnung kamen. Es wurde diskutiert, ob im Fahrpostverkehr ein Einheitssatz anzuwenden sei, oder ob die Post ihre Güterspedition nach den gleichen Grundsätzen organisieren solle wie die Eisenbahnen, die die Taxen genau nach der durchlaufenen Stundenzahl berechneten.

Man hatte damals die Komposition des Fahrposttarifs in Manipulation (Annahme, Verlad, Bestellung des Stückes) und Transport aufgelöst. Bei Gewichtsstücken ist der Transport wichtiger als die Manipulation. Da nun Entfernung und Gewicht für die Schätzung der Transportleistungen überwiegend ins Gewicht fallen, so ist es klar, daß, sofern man die Taxen mit den verschiedenen Leistungen ins Gleichgewicht setzen wollte, man auch zu verschiedenen Taxansätzen kommen mußte. Der Einheitstarif hätte sich hier sehr unheilvoll ausgewirkt. Der durchschnittliche Ertrag eines Fahrpoststückes betrug zu jener Zeit ungefähr 45 Rp., die Einheitstaxe hätte also auch mindestens diesen Betrag ausmachen müssen. Die notwendige Folge wäre wahrscheinlich damals schon gewesen, daß der Kleinverkehr sich andern Transportgelegenheiten und Frachtführern zugewandt hätte.

Der damalige Tarif der schweizerischen Eisenbahnen hatte den Charakter eines Einheitstarifes, indem die Gewichtsstücke unter 50 Pfund auf einen halben Zentner und diejenigen über 50 bis 100 Pfund auf einen ganzen Zentner aufgerundet wurden.

Die Distanzen differierten von Wegstunde zu Wegstunde. Diese Tarifberechnung war für die Post unanwendbar. Die schweizerischen Eisenbahnen beförderten den Zentner für 4 Rp. per Stunde, die Post

aber konnte ihn kaum unter 20 Rp. befördern, da sie gewöhnlich noch Pferdekraft dafür verwenden mußte. Es wäre also für die Post eine weitgehende Verfeinerung in der Tarifierung nötig gewesen, wenn sie mit der Eisenbahn hätte Schritt halten wollen.

Die Taxberechnung nach Stunden kam für die Post auch nicht in Frage. Nach statistischen Erhebungen betrug das Bahnnetz 260 Stunden, und die Stationenzahl entsprach nahezu der Stundenzahl. Diese verhältnismäßig einfachen Zahlen begünstigten die Rechnungsweise. Die Post dagegen bediente 1420 Stunden Kursstrecken mit 2770 Ablagen und Bureaux. Die Tarifierung genau nach Länge der Stunden wäre eine komplizierte Anwendung der Einheitssätze geworden, und die Mühe einer solchen Tarifierungsart stand auch in keinem Verhältnis zum Ertrag. Mit dem Aufschwung der Bahnen[1]) hatten sich also auch die Tarife der Post notgedrungen zu ändern.

Nachdem wir kurz die ältern Verhältnisse skizziert haben, sei noch der Tarifentwurf von 1869 näher ins Auge gefaßt, der namentlich in Gewichts- und Entfernungsstufen Aenderungen vorsah.

Der Tarif bis 1869 wies von Pfund zu Pfund gestaffelte Gewichtssätze auf. Die Schweiz schloß sich dem deutsch-österreichischen Postverein an, der das Kilogramm zum Einheitssatze gewählt hatte. „Allzukleine Gewichtssätze verursachen unnötige Komplikationen in den Tarifen, Weitläufigkeiten in den Abwägungen und haben insbesondere den Nachteil, daß das Publikum die zu verwendenden Stücke leichter, aber dann auch schlechter verpackt, was zu öftern Beschädigungen führt."

Für Stücke über 10 Pfund wurde in der Botschaft von 1869 eine Progression von 10 zu 10 Pfund vorgeschlagen; damit setzte sich die Post in die richtige Parallele mit der Gewichtsprogression der Eisenbahnen.

Ueber die Anlage der Gewichtsstufen waren damals sozusagen alle Experten einig; nicht einig waren sie aber hinsichtlich der Aufstellung der Entfernungsstufen. Die vorberatende Behörde einigte sich schließlich auf folgenden Entwurf. Der neue Tarif zeigte 10 statt 20 Entfernungsstufen. Der alte Tarif schritt gleichmäßig von 5 zu 5 Stunden vor; der neue Tarif wählte ungleiche Zonen; zuerst zwei von 5 Stunden, dann sieben von 10 Stunden und zuletzt eine von ungefähr 40 Stunden.

Die Bestimmung des eigentlichen Taxsatzes stieß auf große Schwierigkeiten. Der Taxsatz beruht, wie schon dargelegt wurde, auf der Mani-

[1]) Es gab damals 6 Betriebsgesellschaften, von der die größte ein Netz von zirka 80 Stunden betrieb.

pulation und der Transportleistung, wobei das erste Element fest bestimmt werden kann, während das zweite veränderlich sein muß.

Dieser Fahrposttarif hatte das erstere Element in der Weise berücksichtigt, daß für jedes Stück eine einheitliche Grundtaxe von 10 Rp. berechnet wurde. Diese Taxe von 10 Rp. wurde auf 20 Rp. erhöht, da inzwischen der Domizildienst für Stücke bis 10 Pfund eingeführt worden war.

Das zweite, veränderliche Element, der eigentliche Frachtsatz, wurde im vorliegenden Fahrposttarif in der Weise gestuft, daß für die Stufe von 5 Stunden für die Stücke unter 10 Pfund ein Progressionssatz von 2 Rp. vom Pfund und für solche über 10 Pfund ein solcher von 1 Rp. vom Pfund zu Grunde gelegt wurde. In der Botschaft vom Jahre 1869 wurden Gründe angeführt, die die verschiedene Behandlung der Fahrpoststücke von unter und über 10 Pfund rechtfertigen sollten. „Es ist nämlich klar, daß ein größeres Stück viel weniger Mühe macht als eine Anzahl kleinerer Stücke. Ein Stück von 20 Pfund muß nur einmal eingeschrieben und bestellt werden; auch erfordert dessen Bewahrung weniger Achtsamkeit und Raum als die Bewahrung von 10 Stücken zu 2 Pfund, welche 10 mal ein- und umgeschrieben und zehn Adressaten in die Wohnung bestellt werden müssen.“ Das war der Grund für eine höhere Ansetzung der untern Gewichtsstufe, und er wurde durch den niedern Prozentsatz des gesamten Verkehrs befürwortet. Wir werden später sehen, wie lange und wie ausführlich sich die eidgenössischen Räte bei Einführung des neuen Postgesetzes von 1924 mit der Einführung der Gewichtsgrenze befaßten. Allerdings dürfte ein Grund verkehrspolitischer Natur noch hinzugekommen sein. Das Transportmonopol der Postverwaltung war nämlich auf 10 Pfund beschränkt, und so konnte sie den Tarifsatz für Stücke über 10 Pfund nicht nach freiem Ermessen wählen und gestalten, da der Tarif zu den andern Frachtführern noch konkurrenzfähig bleiben mußte.

Der Frachtsatz per Zentner und Stunde war 20 Rp., und es fragte sich nun, ob das die richtige Norm war. Aus diesem Frachtsatz wurde der obenerwähnte Progressivsatz entwickelt, mit der Ausnahme, daß er für Stücke unter 10 Pfund verdoppelt wurde. Der Satz von 1 Rp. per Pfund von 5 Stunden wurde in einer Formel dargestellt, die lautet: $\frac{100 \cdot 1}{5} = 20$ oder 20 Rp. per Zentner und Stunde. Die Lösung dieser Frage bot bei den damaligen Verhältnissen ziemliche Schwierigkeiten. Es wurde ausgerechnet, daß der Satz mit den durch Pferdekraft beförderten Güterfrachten in richtigem Verhältnis stehe. Die Frachten beim gewöhn-

lich langsamen Fuhrwerke betrugen 14 Rp.; wenn für die Eilfuhr, wie sie von der Post besorgt wurde, 6 Rp. per Zentner zugeschlagen wurden, so war das nicht zu viel.

Die Verhältnisse hatten sich aber seit dem Aufkommen der Bahnen verändert. Der Satz war auf der einen Seite viel zu hoch und auf der andern Seite viel zu niedrig. Bei der Einführung des neuen Gesetzes wurden nämlich $^2/_5$ aller Fahrpoststücke per Bahn befördert. Für Stücke über 10 Pfund aber mußte die Post den Eisenbahnen die Eilguttaxe mit 8 Rp. vom Zentner bezahlen. Wenn die Post in diesem Falle nur 8 Rp. Auslage für den Zentner gehabt hätte, so wäre der Frachtansatz von 20 Rp. zu groß gewesen und hätte ungefähr um die Hälfte vermindert werden müssen.

Dieser Verminderung stellten sich aber zwei bedeutende Schwierigkeiten in den Weg.

1. Bisher wurden doch um $^2/_5$ aller Stücke mit der Eisenbahn befördert, $^3/_5$ aber bedurften des Pferdetransportes, der mit dem Frachtsatz von 10 Rp. per Zentner unmöglich rationell betrieben werden konnte. Der neue Tarifentwurf wies zum Zwecke der Ueberbrückung folgende Kombination auf: Man nahm an, daß die Stücke, die mehr als zehn Wegstunden befördert würden, einen Teil des Weges mit der Eisenbahn zurücklegten, während die Stücke, die innerhalb dieser Zone befördert würden, ausschließlich der Pferdepost zufielen. Darauf gestützt, legte man für die Güterbeförderung im Kreise von 10 Stunden einen höhern Frachtsatz zu Grunde als für den Kreis über 10 Stunden. Der neue Tarif behielt daher die zwei ersten Stufen von 5 Stunden bei, erweiterte aber die Stufen bis auf 10 Stunden, was von da an einer Taxherabsetzung auf die Hälfte gleichkam.

2. Die zweite Schwierigkeit rührte vom Gütertransport über die Alpen her. Um einen Transport in den Alpen auszuführen, mußte die Post selbst 28 Rp. per Stunde und Zentner auslegen. Bei einem auf 20 und 10 Rp. Frachtsatz kombinierten Tarif konnte sie ihre Kosten auf keinen Fall herauswirtschaften. Auch hätte sie mit einem solch niedern Tarif andere Gütertransportanstalten mit eigenem Schaden mitruiniert. Es mußte also ein Gebirgszuschlag auf Alpensendungen erhoben werden. Man schlug vor, in diesem Falle für die Sendungen die nächst höhere Taxstufe zur Berechnung der Taxen zu nehmen oder eine höhere Taxstufe zur einfachen Taxe zu schlagen.

Sehr umstritten war die Frage, ob für den Verkehr in engem Kreise ein Lokalrayon mit kleiner Taxe wünschbar sei. Im Tarif von 1862

war der niedrigste Satz in der ersten Stufe und für Stücke von 1 bis 2 Pfund 15 Rp. Der doppelte Brief über 10 Gramm kostete aber frankiert 20 Rp. In der Botschaft von 1869 wurde diese Anomalie folgendermaßen beschrieben: „Wenn es das Publikum vorzog, für einen doppelten Brief nur 15 Rp. zu bezahlen, so konnte es sich das Vergnügen machen, dem Brief einen Stein von 1 bis 2 Pfund beizulegen, worauf hier wiederum die Post die Annehmlichkeit hatte, dies Paket für 5 bis 10 Rp. Mindereinnahmen sorgfältig einzuschreiben, zu kartieren und im Verlustfalle noch Entschädigung dafür zu bezahlen!“ — Diese Kombination blieb aber nicht im Bereiche der Möglichkeit, sondern wurde nicht selten praktiziert, und es kamen viele Briefe auf die Fahrpost, die eigentlich den Briefposttarif zu bezahlen gehabt hätten. — Man konnte auch wirklich vernünftigerweise den niedrigsten Taxansatz für ein Fahrpoststück zum mindesten nicht tiefer stellen als einen doppelten Brief.

Um ein richtiges Ineinandergreifen von Brief- und Fahrposttarif zu erzielen, wurde ein Lokalrayon für Fahrpost geschaffen, der mit dem Brieflokalrayon zusammenfiel.

Es wurde noch einmal die Frage aufgeworfen, ob für die Bemessung der Entfernung statt der Länge der Transportstraße die gerade Luftlinie zu Grunde zu legen sei, wie sie die deutsche Postverwaltung eingeführt hatte. Man kam zum Schluß, daß diese Rechnungsweise für unser Land nicht passe, da für ein flaches Land die Unterschiede von Poststraße und gerader Linie nicht sehr erheblich seien, für die gebirgige Schweiz aber bilde die Poststraße oft die zehnfach weitere Entfernung als die gerade Linie.

Damit dürfte die Hauptsache über die tarifarischen Neuheiten des Gesetzes von 1869 gesagt sein, und es bleiben noch die für uns in Betracht fallenden Artikel in ihrer endgültigen Form anzuführen.

Das Gesetz trat am 1. Januar 1870 in Kraft.

Art. 13. Sämtliche Fahrpoststücke werden im Innern der Schweiz nach der Entfernung von der Poststelle der Aufgabe bis zu derjenigen der Abgabe und nach ihrem Gewicht taxiert. Für Fahrpoststücke, welche mit deklariertem Wert aufgegeben werden, ist überdies eine der Größe der übernommenen Verantwortlichkeit entsprechende Versicherungsprämie zu bezahlen.

Art. 14. Die Berechnung der Taxe der Gewichtsstücke erfolgt, sowohl was die Entfernung als das Gewicht anbetrifft, nach Stufen.

Art. 15. Die Entfernungsstufen, welche nach der kürzesten Poststraße bemessen werden, betragen je 5 Stunden bis auf die Distanz von

10 Stunden und je 10 Stunden von 10 bis 80 Stunden. Die Entfernungen über 80 Stunden werden ohne weitern Unterschied als einzige Entfernungsstufe behandelt.

Die Gewichtsstufen schreiten bis zu 10 Pfund von 2 zu 2 Pfund vor und über 10 Pfund von je 10 zu 10 Pfund.

Art. 16. Die Taxe wird nach dem beigefügten Tarif für die Stücke bis 10 Pfund per Entfernungsstufe und Pfund mit 2 Rp., für die Stücke über 10 Pfund vom Mehrgewicht per Entfernungsstufe und Pfund des höhern Gewichtssatzes mit 1 Rp. berechnet. Diesen Beträgen wird stets eine Grundtaxe von 10 Rp. für jedes Gewichtsstück beigefügt.

Art. 17. Das Minimum der Taxe eines Gewichtsstückes beträgt 30 Rp. Für Stücke bis 2 Pfund beträgt indessen die Taxe im Ortspostrayon von 2 Stunden ausnahmsweise nur 15 Rp.

Art. 20. Der Bundesrat wird ermächtigt, für Sendungen von Gewichtsstücken über die Alpenpässe eine etwas höhere Taxe zu erheben, wobei jedoch der Lokalverkehr in schonende Berücksichtigung gezogen werden soll. Desgleichen wird er ermächtigt, einzelne Tarifsätze zu ermäßigen, sofern Konkurrenzverhältnisse solches notwendig machen.

Bei Beratung des Budgets für 1873 wurde der Bundesrat eingeladen, die Wirkungen des am 1. Januar 1870 eingeführten Tarifes für Fahrpoststücke zu untersuchen. Der Bundesrat wartete jedoch mit der Untersuchung, da die Jahre 1870 und 1871 wegen der damaligen kriegerischen Ereignisse und der dadurch bedingten Störungen der Verkehrsbeziehungen zur Aufstellung endgültiger Beobachtungen nicht geeignet waren, und da er warten wollte, bis der Allg. Postverein geschaffen war. Im Jahre 1876[1]) studierte der Bundesrat an Hand der bestehenden Taxvorschriften die Verhältnisse im internen schweizerischen Postverkehr.

Aus dem Inhalt dieser Untersuchung seien die wichtigsten Punkte herausgehoben[2]).

Da der Postverkehr in den dazwischenliegenden Jahren an Umfang sehr zugenommen hatte, wurden weitere Vereinfachungen in den Fahrposttarifen vorgeschlagen. Der Gedanke des einheitlichen Portosatzes, ohne Rücksicht auf die Entfernung, hatte sich auf dem Gebiete der Briefpost ungewöhnlich gut bewährt, und es lag nahe, dieses Tarifsystem auch auf den Fahrpostverkehr auszudehnen. Deutschland war nach dieser

---

[1]) Der Allgem. Postverein wurde am 9. Oktober 1874 gegründet in dem „Berner Vertrag" und trat am 1. Juli 1875 in Kraft.

[2]) BBl. 1876, I, 467.

Richtung bereits vorangegangen. Im deutschen Fahrposttarif vom 1. Januar 1874 wird jedes Fahrpoststück bis zum Gewicht von 5 kg ohne alle Rücksicht auf die Entfernung mit 50 Pfennigen belegt. In der Schweiz hielt man es für gut, diesen Tarif auch einzuführen, mit der ausdrücklichen Bemerkung — (wie im Deutschen Reiche) —, diese Neuerung nur für Stücke bis 5 kg gelten zu lassen; da die Post für die Stücke über 5 kg eine Entschädigung an die Bahn zu zahlen hatte, die sich nach Gewicht und Entfernung abstufte, was eine Einheitstaxe (ohne Rücksicht auf die Entfernung) nicht zuließ.

Was die Post Geld kostete, war nur die Manipulation am Aufgabe- und am Bestimmungsorte. Der Bundesrat schlug der Bundesversammlung vor, die allgemeine Taxe auf 40 Rp. festzusetzen, daneben aber für einen Rayon von 25 km eine ermäßigte Taxe von 20 Rp. beizubehalten. Dadurch wurden die zahlreichen Zwischenstufen von 15 Rp. bis 2.10 Fr. durch nur zwei Ansätze von 20 und 40 Rp. ersetzt. Nach dem bisherigen Tarif waren 51 Taxkombinationen möglich; bei 39 gewann der Postbenützer durch den neuen Vorschlag, 3 blieben sich gleich, und bei 9 Kombinationen mußte er verlieren. Man erwog dabei die Gründe für und gegen die Einführung der Doppeltaxe. Man glaubte, die Vereinfachungen, die auch dem Versender zugute kamen, würden die teilweise eintretenden Erhöhungen reichlich wettmachen.

Der Tarif für Fahrpoststücke über 5 kg wich von dem Bisherigen nur redaktionell ab. Der Bundesrat bemerkte zwar, daß durch Gewährung von niedrigen Taxen den Eisenbahnen eine wirksame Konkurrenz gemacht werden könnte; aber er hielt es nicht für nötig, darauf weiter einzugehen, da der Stückverkehr über 5 kg schon große Dimensionen angenommen hatte.

Am 23. März 1876 wurde der Bundesrat beauftragt, das neue Gesetz in Kraft zu erklären. Der zweite Abschnitt behandelte die Fahrpost und lautete (im Auszug) wie folgt:

a) Fahrpost

Art. 18. Als Fahrpoststücke werden befördert:

b) Die Sendungen ohne Wertdeklaration, welche das Gewicht von 2 kg nicht übersteigen, sowie leichtere Pakete, welche ausdrücklich als Fahrpoststücke aufgegeben werden.

Art. 19. Die Fahrpoststücke, deren Gewicht 5 kg nicht übersteigen, werden, ohne Rücksicht auf die Entfernung, mit einer festen Taxe von 40 Rp. belegt. Wenn jedoch die Entfernung, von der Aufgabepoststelle

bis zur Poststelle der Bestimmung, in gerader Linie gemessen, nicht mehr als 25 km beträgt (Lokalrayon der Fahrpost), so kommt die Lokaltaxe von 20 Rp. zur Anwendung.

Art. 20. Die Taxe für Fahrpoststücke über 5 kg wird zusammengesetzt:

a) aus der für alle Fälle gleichmäßigen Grundtaxe von 10 Rp.;
b) aus einer nach Entfernungs- und Gewichtsstufen ermittelten Zuschlagstaxe.

Je 5 kg bilden eine Gewichtsstufe. Die Entfernungsstufen, welche nach einem von der Postverwaltung aufzustellenden Distanztableau bemessen werden, betragen je 25 km bis auf die Distanz von 50 km und je 50 km auf Distanzen von über 50 bis 400 km. Die Entfernungen über 400 km werden ohne weitern Unterschied als eine einzige Entfernungsstufe behandelt.

Für die ersten 5 kg wird die Zuschlagstaxe mit 4, für das Mehrgewicht mit 2 Rp. für die Entfernungsstufe berechnet.

Im Jahre 1881 folgte eine neue „Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend die Revision des Posttaxengesetzes“[1]) (30. Mai 1881).

Die leitenden Grundsätze bei der Ausarbeitung des neuen Gesetzesentwurfes waren folgende:

> „Einführung eines Taxsystems, welches dem Publikum ermöglicht, vollständig und ohne Beihülfe der Post sämtliche Posttaxen mit Leichtigkeit zu berechnen, beziehungsweise den richtigen Bezug der Taxen zu kontrollieren, demnach Beseitigung derjenigen Faktoren, welche dieser leichten Berechnung im Wege stehen; rationell ineinandergreifende Festsetzung der Taxen für die verschiedenen Kategorien von Postsendungen, unter weitgehender Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs und möglichster Anpassung an die Leistungen der Post, endlich Einführung der durch Erfahrung und besondere Erscheinungen im Verkehr gebotenen Aenderungen.“

In dem Entwurf schlug die Kommission möglichst billige einheitliche Sätze auch für die Stücke bis 20 kg, mit Abstufung von 5 zu 5 kg, vor.

---

[1]) BBl. 1881, III, 26.

Für die schweren Stücke, welche eigentlich mehr dem Frachtbetrieb als dem Postbetrieb angehören, die für die postalischen Dienstverrichtungen nicht geeignet sind und eher einen Verlust als einen Gewinn einbringen, beantragte sie eine Erhöhung, indem die Entfernungsstufen von 10 auf 4 reduziert und eine Taxe von 6 Rp. für die Stufe und das kg eingeführt werden sollte. Dieser Gedanke fand dann auch in Art. 16 des „Bundesgesetzes betreffend die Posttaxe" vom 31. Mai 1881 seine gesetzliche Fassung.

Art. 16.

a) Die Gewichtstaxe für Fahrpoststücke bis 20 kg wird ohne Rücksicht auf die Entfernung berechnet.

b) Diese Taxe beträgt:

1. bis 250 g 15 Rp., wenn das Stück frankiert wird, 30 Rp. wenn es unfrankiert befördert wird;
2. über 250 g bis 5 kg frankiert 30 Rp., unfrankiert 60 Rp.;
3. „ 5 kg „ 10 „ „ 70 Rp., „ 1.— Fr.;
4. „ 10 „ „ 15 „ „ 1.— Fr., „ 1.50 Fr.;
5. „ 15 „ „ 20 „ „ 1.50 Fr., „ 2.— Fr.

c) Für die Stücke über 20 kg gelten 4 Entfernungsstufen, nach einem von der Postverwaltung aufzustellenden Distanzenzeiger: 100 km, 200 km, 300 km, über 300 km. Das Gewicht wird von 5 zu 5 kg bemessen. Die Taxe beträgt 6 Rp. für jede Entfernungsstufe und jedes kg.

Im Jahre 1883[1]) wurden vom Bundesrat alle mit der Revision der Posttaxen verbundenen Fragen einer neuen und einläßlichen Prüfung unterworfen und der Entwurf eines Posttaxengesetzes vorgelegt.

Art. 17. Gewichtstaxe auf Fahrpoststücken.

Die Fahrposttaxen im schweizerisch-internen Verkehr wurden im Sinne der Ermäßigung und Vereinfachung einer Revision unterzogen. In dieser Beziehung hatten schon die Vorschläge von 1881 in der Bundesversammlung eine günstige Aufnahme gefunden und wurden nur vom Nationalrat abgelehnt.

Die neuen Vorschläge weichen von denjenigen von 1881 in folgenden Punkten ab:

1. Die Taxe beträgt 15 Rp. nicht nur bis zum Gewichte von 250 g, sondern bis 500 g.

---

[1]) BBl. 1883, IV, 691.

2. Es werden bis auf 5 kg nicht nur zwei, sondern drei Gewichtsstufen aufgestellt, und zwar:

bis 500 g
über 500 „ 2500 „
„ 2500 „ 5000 „

mit Frankotaxen von 15, 25 und 40 Rp.

3. Die Frankotaxen stellen sich einander gegenüber wie folgt:

Gewicht	Entwurf 1883	Entwurf 1881
bis 250 g	15 Rp.	15 Rp.
über 250 g „ 500 „	15 „	30 „
„ 500 „ „ 2500 „	25 „	30 „
„ 2500 „ „ 5000 „	40 „	30 „

Die kleinen Pakete werden also bedeutend günstiger gestellt, und nur für diejenigen über 2500 g tritt eine ganz mäßige Erhöhung ein.

Die vom Bundesrat vorgeschlagenen neuen Fahrposttaxen bis 5 kg beruhten auf der Voraussetzung der Aufhebung des Fahrpostlokalrayons. Bei dem kleinen Betrag dieser Taxen war die Beibehaltung eines Lokalrayons kein Bedürfnis mehr; sie hätte einem richtigen Posttarif widersprochen, wenn man auf gewisse Entfernungen noch niedrigere Taxen, z. B. 10 Rp. — nicht höher als die Taxen der gewöhnlichen Briefe — festsetzen wollte.

Uebrigens hatte dieser Rayon bei der Bemessung in gerader Linie bei der topographischen Gestaltung unseres Landes große Anomalien zur Folge. Es seien hier einige Beispiele angeführt, die nicht nur aus verkehrsarmen Gegenden herstammen.

Es befinden sich einander gegenüber im Fahrpostlokalrayon von 25 km in gerader Linie:	Es beträgt die wirkliche Entfernung nach der kürzesten Poststraße (in km):
Interlaken—Eggiwil	102
Altdorf—Disentis (Sommer 3 Monate)	72
Altdorf—Disentis (Winter 9 Monate)	270
Appenzell—Wallenstadt	71
Delémont—Solothurn	76
Grindelwald—Oberwald (Wallis)	286
Castasegna—Mesocco	154
Laufen—Sissach	44

Es kam oft vor, daß die oben erwähnten Ortschaften mit solchen, die auf der Route lagen, und die sie für ihren Verkehr zu benützen hatten, nicht die Taxen des Lokalrayons anwenden konnten.

Hätte man die größten Anomalien beseitigen wollen, so wäre ein unausführbares System von Ausnahmen entstanden, und die Ungerechtigkeiten wären wohl trotzdem nicht ganz verschwunden.

Mit einer Verbilligung der Pakettaxen bis 5 kg hoffte man aber auch in wirksame Konkurrenz zu treten mit den Privatboten. Durch genaue Untersuchungen wurde damals konstatiert, daß die Privatboten fast ausschließlich innerhalb des damaligen Fahrpostlokalrayons ihr Geschäft betrieben. (Man schätzte sie auf 636.)

Für die Stücke über 5 kg wurde der gleiche Vorschlag gemacht wie 1881, d. h. die Einführung der Einheitstaxen bis 20 kg und von da an Reduktion der Entfernungsstufen von 10 auf 4.

Mit der Botschaft[1]) vom 25. November 1907 legte der Bundesrat der Bundesversammlung einen ausgearbeiteten Entwurf zu einem einheitlichen Postgesetz vor. Nach Einsicht der Botschaft beschloß die Bundesversammlung im März 1908, das Gesetz zu sanktionieren.

---

b) Paketpost[2])

Art. 33b. Als Paketpostgegenstände werden befördert: Die Sendungen ohne Wertangabe, welche das Gewicht von 250 Gramm übersteigen, mit Ausnahme der in Art. 21c[3]) bezeichneten unverschlossenen Sendungen bis zum Gewicht von 500 Gramm, der abonnierten Zeitschriften überhaupt, sowie mit Ausnahme der in Art. 21f[4]) bezeichneten portofreien Sendungen bis zum Gewicht von 2 kg, ferner leichtere Schriftpakete, Geschäftspapiere und kleine Pakete, welche der Versender gemäß Art. 21a[5]) ausdrücklich zur Beförderung mit der Paketpost bezeichnet.

Art. 35. Die Gewichtstaxe für jeden frankierten Paketpostgegenstand bis 20 kg beträgt ohne Rücksicht auf die Entfernung:

---

[1]) BBl. 1907, I, 697 ff.

[2]) Es wird nur der Text betreffend Paketpost angeführt.

[3]) Art. 21, c: Als Briefpostgegenstände werden befördert: unverschlossene Briefe, Schriftpakete, Geschäftspapiere, kleine Pakete und Drucksachen bis zum Gewichte von 500 Gramm, abonnierte Drucksachen bis zum Gewichte von 2 kg.

[4]) Art. 21, f: Portofreie Sendungen bis zum Gewicht von 2 kg.

[5]) Art. 21, a: Verschlossene Briefe, Schriftpakete, Geschäftspapiere und kleine Pakete bis zum Gewicht von 250 kg.

für Stücke bis 500 Gramm Gewicht					15 Rp.
„ „	über 500	„	bis	2½ kg	25 „
„ „	„ 2½ kg		„	5 „	40 „
„ „	„ 5	„	„	10 „	70 „
„ „	„ 10	„	„	15 „	1.— Fr.
„ „	„ 15	„	„	20 „	1.50 „

Die Gewichtstaxe für Stücke über 20 kg wird nach der Entfernung berechnet und beträgt für je 5 kg oder einen Bruchteil von 5 kg auf eine Entfernung von:

100 km	30 Rp.
200 „	60 „
300 „	90 „
auf jede weitere Entfernung	1.20 Fr.

An Stelle des veralteten und den Uneingeweihten unverständlich gewordenen Wortes „Fahrpost“ wurde im deutschen Text des Gesetzesentwurfes überall die allgemein verständliche Bezeichnung „Paketpost“ gewählt.

Im Jahre 1910 erschien ein neues Postgesetz, das aber die Taxen der Paketpost unberührt ließ.

Vom 17. November 1917 datiert die Botschaft zuhanden eines „Bundesbeschlusses betreffend Abänderung der Artikel 20, 21, 25, 35 und 38 des Bundesgesetzes vom 5. April 1910 betreffend das schweiz. Postwesen“.

Dieser Bundesbeschluß steht im Zeichen des Weltkrieges. Die finanzielle Lage der Postverwaltung hatte sich seit seinem Beginn sehr verschlechtert. Das Rechnungsergebnis von 1916 wies einen Betriebsverlust von Fr. 1 590 175.— auf.

Die zur Beratung verwaltungstechnischer, finanzieller und betriebsdienstlicher Fragen unter dem Vorsitz des Oberpostdirektors vom 5. bis 8. Juni 1917[1]) in Bern tagenden Abteilungschefs der Oberpostdirektion und Kreispostdirektoren gaben zuhanden der Oberbehörden dem Wunsche Ausdruck, es möchte unverzüglich eine Aenderung des Postgesetzes im Sinne der Erhöhung einiger Posttaxen in die Wege geleitet werden.

Art. 38 des Bundesbeschlusses zeigt nun die erhöhten Paketposttaxen.

Art. 38. Die Gewichtstaxe für jeden frankierten Paketpostgegenstand beträgt ohne Rücksicht auf die Entfernung:

für Stücke bis 500 Gramm Gewicht				25 Rp.
„ „	über 500 „	„	bis 2½ kg	35 „

[1]) BBl. 1917, IV, 533 ff.

für Stücke über	2½	kg	Gewicht	bis	5	kg	. . . . .	50	Rp.
„ „ „	5	„	„	„	10	„	. . . . .	80	„
„ „ „	10	„	„	„	15	„	. . . . .	1.20	Fr.

Die Gewichtstaxe für Stücke über 15 kg wird nach der Entfernung berechnet. Sie beträgt für je 5 kg oder einen Bruchteil von 5 kg auf eine Entfernung von:

100 km	. . . . .	40 Rp.
200 „	. . . . .	80 „
300 „	. . . . .	1.20 Fr.
für jede weitere Entfernung	. . . . .	1.60 „

Der Bundesbeschluß galt für die Dauer von 5 Jahren. Er wurde dringlich erklärt und trat mit dem 1. Januar 1918 in Kraft.

Das darauf folgende Postgesetz vom 2. Oktober 1924 ist auf die Nachwirkungen der Kriegs- und Nachkriegszeit zurückzuführen, die den Haushalt der Post sehr ungünstig beeinflußten. Im Jahre 1921 verzeigte die Post ein Defizit von 38 347 000.— Fr. Die Postverwaltung suchte daher durch eine gleichzeitige Einnahmensteigerung einen Ausgleich gegenüber diesen überhandnehmenden Ausgaben zu schaffen. In der Botschaft vom 12. November 1920[1]) wurden die mutmaßlichen jährlichen Mehrerträgnisse der vorgesehenen Taxerhöhung auf ungefähr 7 800 000.— Fr. veranschlagt.

Auf 1. Februar 1921 hätte sich eine Mehreinnahme von rund 25 Millionen einstellen sollen, die demnach den budgetierten Fehlbetrag auf etwa 13 500 000.— Fr. ermäßigt hätte. Die Berechnungen fußten auf den Verkehrszahlen des Jahres 1919. Ende 1920 setzte aber eine wirtschaftliche Krise mit solcher Schärfe ein, daß diese Erwartungen getäuscht wurden. Dennoch brachten die Taxerhöhungen[2]), wenn auch nicht in dem erhofften Maße, ansehnliche Mehreinnahmen, die den Ausgabenüberschuß erheblich verminderten. Indessen war das Ergebnis noch außerordentlich bedrückend und mußte zu Bedenken Anlaß geben, da es mit einem geordneten Staatshaushalt unvereinbar ist, daß eine Regiever-

---

[1]) BBl. 1920, V, 679.

[2]) Die durch Bundesbeschluß vom 15. Dezember 1920 vorläufig erhöhten Posttaxen im Inlandverkehr sind am 1. Januar 1921 auf die Dauer von 1 Jahr abermals hinaufgesetzt worden, nachdem einige Taxen schon auf 1. Februar 1915, dann wieder auf 1. Januar 1918 und auf 1. September 1918 eine Erhöhung erfahren hatten.

waltung, die verfassungsmäßig nicht nur sich selber erhalten, sondern Ueberschüsse an die Staatskasse abliefern sollte, unter einer so gewaltigen Fehlwirtschaft leidet.

Zur Gesundung war es unerläßlich, dem in den letzten Jahren aufgetretenen Uebel, wonach die Ausgaben in stärkerm Maße gewachsen als die Einnahmen, beizukommen und dieses Verhältnis wieder umzukehren. So sind die Ausgabenüberschüsse nach und nach geschwunden, und 1925 stand der Posthaushalt wieder auf sicherer Grundlage. Dies wurde durch zwei Maßnahmen erreicht.

1. Verminderung der Ausgaben. Dieser Punkt hat für die vorliegende Arbeit keine Bedeutung, da er nur Maßnahmen berührt, die in den Verwaltungs- und Betriebsdienst eingreifen.

2. Einnahmenvermehrung. Zu dieser Maßnahme sind die entsprechenden Taxvorkehren (Taxerhöhung, Taxherabsetzung) zu rechnen.

Die bisherigen Taxerhöhungen, die wegen ihrer Dringlichkeit nicht immer planmäßig erfolgen konnten, betreffen in erster Linie die Haupttaxen der Brief- und Paketpost, während andere Taxen weniger oder nicht berührt wurden.

Am Schlusse der Botschaft vom 12. November 1920[1]) findet sich die Ankündigung, daß die endgültige Regelung der Taxen einem neuen Postverkehrsgesetz vorbehalten bleibe. Es handelt sich demnach im Postverkehrsgesetz vom 2. Oktober 1924 darum, das Taxwesen der Post auf der veränderten, durch die Kriegsfolgen geschaffenen wirtschaftlichen Grundlage neu zu ordnen und hierbei den gesunden kaufmännischen Grundsatz, daß der Preis die Kosten decken soll, besser zu befolgen. Die Post muß entsprechend ihrer Arbeit bezahlt werden, und es war daher nicht zu umgehen, daß einzelne Taxen, die schon früher keineswegs dem Arbeitsaufwand entsprachen, mehr gesteigert wurden. Als allgemeine Richtlinie mußte gelten, einfache Sendungen, die in Massen aufkommen und sich massenweise verarbeiten lassen, billig zu befördern. Das konnte sich aber mit der Zeit nur verwirklichen lassen, wenn die Preise der Sendungen, die eine umständliche und individuelle Behandlung erforderten, in einer Weise gehoben wurden, die dem Arbeitsaufwande besser entsprach. Die Erhöhungen der Taxen sind Ausgleichungen, um ein besseres Verhältnis der Taxen unter sich und im Vergleich mit dem von der Post zu leistenden Arbeitsaufwand herzustellen.

---

[1]) BBl., IV, 679.

Bei der Ausarbeitung der verschiedenen Taxanträge wurde eine Herabsetzung der Taxen in Erwägung gezogen. Der Verkehr war zusehends zurückgegangen, und es wurde untersucht, ob eine Taxermäßigung die anzustrebende Einnahmenvermehrung erreichen könnte. Gewöhnlich hofft man dabei, daß dem Verkehr ein neuer Antrieb gegeben werde und eine Verkehrsvermehrung erhöhte Einnahmen bringe.

Dem gegenüber wurden von der Postdirektion folgende Erwägungen angeführt: „Wenn die Taxen auf den schon vorhandenen Verkehr herabgesetzt würden, so würde die Taxermäßigung einen entsprechenden Ausfall zeitigen. Da der schon vorhandene Verkehr aber den überwiegenden Teil des künftigen gesteigerten Verkehrs bildete, wäre dieser Ausfall bedeutend und die Hoffnung, durch die Einnahmen aus dem Mehrverkehr auch nur diesen Ausfall zu decken, außerordentlich gering. Aber selbst, wenn sich im günstigsten Fall eine Einnahmevermehrung einstellen würde, so wäre zu beachten, daß dies einen sehr viel größern Verkehr voraussetzen würde. Dieser riefe naturgemäß vermehrten Betriebskosten, die diese Bruttoeinnahmen wieder aufzehren würden. Es bliebe daher netto nichts, oder, was wahrscheinlicher wäre, es würde sogar ein Verlust herausschauen."

Diese Ueberlegungen werden auch tatsächlich durch die Taxexperimente, die zu verschiedenen Zeiten und in verschiedenen Ländern gemacht wurden, bestätigt. Sie sind besonders auf die Post zutreffend, deren Massenkleinverkehr in der Hauptsache die Massenverwendung menschlicher Arbeitskräfte erheischt (z. B. Bestelldienst), so daß jede erhebliche Verkehrsvermehrung sich rasch auch in einem Anschwellen der Betriebskosten ausdrückt. Diese lassen sich nur decken, wenn der Mehrverkehr entsprechend mehr einbringt, was eben immer ausreichende, den Betriebskosten entsprechende Taxen voraussetzt. Als klassisches Beispiel sei hier die Hillsche Taxreform in England erwähnt. Sie brachte diesem Land im Jahre 1840 das Pennyporto und damit eine riesige Entwicklung des Briefverkehrs. Der Reinertrag aber ging stark zurück und blieb bis Anfang der 1870er Jahre unter dem Stande vor Einführung der Reform. Das Experiment, durch Taxherabsetzung den Verkehr steigern zu wollen, sprach daher gegen sich selbst, als es sich darum handelte, aus einer Defizitwirtschaft der Verkehrsanstalt herauszukommen. Gewiß kommen zwar Taxermäßigungen dem Verkehr zugute, aber eben nur ihm, während die Verkehrsanstalt einen Ausfall erleidet. Sie konnten daher für die eidgenössische Postverwaltung erst in Frage kommen, wenn deren Haushalt wieder Ueberschüsse ergab und Opfer ertragen konnte.

Die Post entschloß sich also, die Taxen heraufzusetzen, oder — wie wir später sehen — die Gewichtsgrenzen des Paketverkehrs in den einzelnen Zonen zu vermindern.

Die vorhin erwähnte Neugestaltung der Stücktaxen betrifft im neuen Postverkehrsgesetz Art. 23 (bisher Artikel 36, 37, 38, 39 und 41). (S. Anhang.)

Die Taxregelung des neuen Posttaxengesetzes hat überall viele Anhänger und Gegner gefunden. Besonders stark stoßen die verschiedenen Ansichten aufeinander bei der Frage der neuen Aufstellung der Gewichtsgrenzen für Stücksendungen. Im Parlament ereiferten sich die Berichterstatter über die Lösungen, die ihnen die besten schienen, und bei der Oberpostdirektion liefen Schreiben von Handelskammern und Interessenverbänden ein, die zur neuen Taxordnung Stellung nahmen.

Der Entwurf hat wie bisher einen Einheitstarif, der für alle Sendungen des gleichen Gewichts innerhalb des Schweizer Gebietes ohne Rücksicht auf die Entfernung der gleiche ist und einen nach der Entfernung abgestuften Zonentarif. Der Zonentarif begann bisher bei einem Gewicht von 15 kg. Der Entwurf reduziert diese Grenze zwischen Einheitstarif und Zonentarif auf 10 kg. Die neuen Taxen des Einheitstarifs bringen gewisse, wenn auch nicht sehr bedeutende Aenderungen, die weniger eine fiskalische Erhöhung, als einen logischen Ausgleich zwischen den verschiedenen Gewichtstaxen bedeuten. Weniger die im Entwurf aufgeführten Taxen als die bereits genannte Gewichtsgrenze zwischen Einheitstarif und Zonentarif sind Gegenstand der Erörterung gewesen. Von den Vertretern der Grenzkantone wurde die Ansicht vertreten, diese Grenze auf 20 kg oder doch wenigstens wie bisher auf 15 kg anzusetzen; dabei wurde auf die Verschlechterung aufmerksam gemacht, welche für die Geschäftswelt dieser Grenzgebiete in der Herabsetzung der Gewichtsgrenze zwischen Einheits- und Zonentarif liegt. Weiter wurde ausgeführt, daß gerade die Sendungen in den Gewichten von 10 bis 15 kg in verschiedenen Branchen zahlreich sind. Wenn daher die Frage der Posttaxen für diese Stücksendungen aufgeworfen wurde, so handelt es sich nicht nur um eine theoretische, sondern auch um eine praktische Frage. Es war bisher so, daß, obwohl die Regalgrenze bei 5 kg liegt, die Einheitstaxe bis zum Gewicht von 15 kg ging; erst bei Stücksendungen über 15 kg begann der Zonentarif. Das sollte jetzt dahin geändert werden, daß der Zonentarif schon von 10 kg an angewendet werde. Gegen diese Aenderung des bisherigen Zustandes richteten sich nun die Grenzbewohner. Alle Grenzkantone, Genf sowohl wie das Tessin, das Wallis, Graubünden, St. Gallen und auch Basel, haben ein Interesse an dieser Pakettaxe. Die an der

Peripherie wohnenden Kaufleute und Fabrikanten kommen natürlich öfter in den Fall, ihre Sendungen nach entfernten Ortschaften der Schweiz zu verschicken. Während sie bis jetzt für Stücksendungen zwischen 10 und 15 kg die Einheitstaxe auszulegen hatten, hätten sie in Zukunft die sehr hohen Taxen des Zonentarifs für weite Distanzen bezahlen müssen. Das könnte für die einzelne Sendung von Bedeutung werden. Ein Paket von 12 kg z. B., das nach einem 2—300 km entfernten Orte verschickt wird, kostet nach dem vorgeschlagenen Zonentarif 4.50 Fr., nach einem Ort über 300 km Entfernung sogar Fr. 5.40, gegenüber den 2.— Fr. des Einheitstarifs. Bei Distanzen von 200 bis 300 km wären also beim Zonentarif für ein Paket von 12 kg 2.50 Fr. mehr zu bezahlen, bei Distanzen über 300 km sogar 3.40 Fr. mehr als bei der Einheitstaxe. Die Waren, die verschickt werden, sind oft nicht von sehr großem Wert, und wenn da allein infolge dieses neuen Zonentarifes Mehrspesen von 2.50 Fr. bis 3.40 Fr. bezahlt werden müssen, so sind das Beträge, die für den Kaufmann oder Fabrikanten ins Gewicht fallen. Die Grenzkantone hatten somit ein wirtschaftliches Interesse daran, daß die Stückgutsendungen von der Post wie bisher behandelt und mit einer Einheitstaxe belegt würden. Gegen den Einwand, daß der Post nur die ungünstigen Fälle verblieben und die günstigen Fälle andere Verkehrsmittel, namentlich die Eisenbahn, aufsuchen würden, wurde folgender Grund angeführt. Man glaubte, daß diese Situation nicht eintreffen würde, weil einmal der Bahntransport nicht so sorgfältig sein kann wie der Posttransport, und weil namentlich auch die Eisenbahn die Sendungen nicht vor das Haus führt, sondern nur auf die Station, wo man sie selbst oder durch einen Camionneur abholen muß.

Demgegenüber erklärten die Anhänger der entgegengesetzten Auffassung: Die grundsätzliche Berechtigung des Zonentarifs ist ohne weiteres für schwerere Güter gegeben. Der Einheitstarif verdankt seine Existenz der Einfachheit der Anwendung; aber dieses Moment muß in den Hintergrund treten, wo es sich um die schweren und daher auch weniger zahlreichen Güter handelt. Hier kann die Post nicht mehr wie bei den leichtern und zahlreichern Gütern mit einem Durchschnitt kalkulieren. Sie hat mit der Tatsache zu rechnen, daß die Eisenbahnen wohl eine Minimaltaxe von 80 Rp., aber im übrigen keinen Entfernungseinheitstarif haben, sondern ihre Taxen in allen Fällen nach der Entfernung abstufen. Was ist die Folge? Der Absender wird bei den kleinen Entfernungen die Bahnfracht benutzen, bei den größern und großen aber die Post. Der Leidtragende ist die Post, welche die Eisenbahn nach Zonentarif entschädigen muß. Der Post bleiben die verlustbringenden weiten Transporte; die nahen

Transporte, an denen sie etwas verdienen würde, werden dem Fahrboten, dem Automobil oder der Eisenbahn übergeben. Es ist ferner auch darauf hinzuweisen, daß die Grenzgebiete, namentlich auch die Städte an der Grenze, wie Basel usw., aus ihrer Lage nicht nur postalische Nachteile, sondern anderseits speziell auch dem Auslande gegenüber gewisse postalische Vorteile genießen, welche die Bewohner im Innern des Landes nicht haben.

Bis jetzt sind wir den Gedanken und Ausführungen der Berichterstatter der beiden eidgenössischen Räte[1]) gefolgt. Zur Ergänzung sind noch die Wünsche und Anregungen einiger Handelskammern und Interessenverbände angeführt. Verschiedene Schreiben sind auszugsweise im Anhang beigefügt.

Die Handelskammern der Grenzkantone vertraten begreiflicherweise die schon dargelegte Meinung sämtlicher Randbewohner. Sie wollten auf jeden Fall die Gewichtsgrenze der Stücksendungen wieder auf 20 kg festsetzen. Auf keinen Fall dürfe aber unter 15 kg gegangen werden. Diesem Gedankengang schließen sich auch einige Handelsverbände an, die in der vorgesehenen Neuerung (Herabsetzung der Gewichtsgrenze) eine Erschwerung der Postbenützung sehen. Dem Handel und der Industrie, den beiden Hauptbenützern der Post, wäre es somit unmöglich gemacht, noch weiter ihre Sendungen der Post zu überlassen. Kaufmännischen Niederlassungen, die 300 bis 400 km von ihrem Hauptgeschäft entfernt sind, würde dadurch der Verkehr von der Filiale zum Mutterhaus sehr erschwert, und die Beförderung der Sendungen auf dem Postwege müßte oft ausgeschlossen werden. Ein weiterer ungünstiger Umstand schien darin zu bestehen, daß der Verkehr aus dem Innern der Schweiz nach den Grenzorten ebenso leiden werde wie der Verkehr von der Grenze in die Innerschweiz. Die Gefahr bestand darin, daß die Waren, die von entferntern Gegenden der Schweiz an die Randbewohner geliefert werden konnten, nun vom nahen Auslande bestellt würden. Dasselbe Geschick würde auch jene Artikel treffen, die von den Grenzkaufleuten aus der entgegengesetzten Grenze importiert werden. Auch diese Waren würden nicht mehr die ganze Schweiz durchqueren, sondern von nun an aus dem direkt angrenzenden Ausland bezogen.

Ein weiterer Gedanke, der verfochten wurde, war der der Konkurrenz von Post und Bahn. Indem die Post auch Sendungen im Gewicht von

---

[1]) Berichterstatter im Nationalrat war Obrecht. AStB. Januar/Februar 1923, September/Oktober 1923. Berichterstatter im Ständerat war Baumann. Juni 1922, April 1923.

5 bis 50 kg übernimmt, tritt sie in Wettbewerb zu den andern Frachtführern, insbesonders zur Bahn. Mit dem Ausbau eines Entfernungstarifs für Stücke über 5 kg durch die Post, der für größere Distanzen billigere Taxen als die der Bahn vorsieht, würde das Konkurrenzverhältnis noch erheblich verschärft.

Auf weitere positive Anregungen kann ich hier im Rahmen dieses Kapitels nicht näher eingehen; ich verweise auf die Schreiben im Anhang.

3. Kapitel

Die Bahnvergütung für den Posttransport

Im vorliegenden Kapitel werde ich, um mich nicht von der Hauptfrage zu sehr zu entfernen, nur die Geschichte der Vergütung des Posttransportes anführen. Die Beförderung von Briefen, Postwagen und besondern Postkondukteuren sowie das Zurverfügungstellen von Magazinen etc. durch die Bahnen wird hier nicht weiter berührt. Diese Regelung erfolgt meistens in einem besondern Vertrage der Post mit den einzelnen Verkehrsgesellschaften.

Seit 1847 fuhr auf der Strecke Zürich-Baden die erste schweizerische Eisenbahn — die Nordbahn. Die Beziehungen dieser Bahngesellschaft zur Post kennen wir aus einer „Uebereinkunft[1]) zwischen der General-Postdirektion des Kantons und Arrondissements Zürich und der Direktion der schweizerischen Nordbahn-Gesellschaft in Zürich", vom 13. Juli 1848. Der erste Teil des § 2 dieses Vertrages betrifft speziell die Vergütung der „Posteffekten". Er lautet:

> „§ 2. Die Eisenbahndirektion verpflichtet sich, einmal täglich hin und einmal täglich zurück einen Kondukteur nebst 3 Zentnern Posteffekten unentgeltlich zu befördern; was mehr an Gewicht als 3 Zentner wird der Eisenbahndirektion zu 3 Batzen per Zentner besonders vergütet; wenn das Uebergewicht unter einem halben Zentner ist, so wird nichts dafür, wenn es einen halben Zentner übersteigt, so wird ein Zentner vergütet. Die sämtlichen Posteffekten werden je in den beiden Bahnhöfen an die Angestellten der Postämter abgeliefert; dafür den Transport derselben vom Postgebäude in Zürich bis in den Bahnhof und zurück sorgt die Postverwaltung auf ihre Kosten."

Außer diesem Teilstück (Zürich—Baden) der 1846 gegründeten Schweizerischen Nordbahngesellschaft besaß die Schweiz im Jahre 1848 nur das Endstück der französischen Eisenbahn Basel—Straßburg; nämlich die Linie St. Ludwig—Basel—St. Johann.

[1]) Siehe Postzeitschrift 1932, Nr. 2, S. 75.

Die Bundesverfassung von 1848 schuf die Grundlagen für eine freiere Entwicklung der Volkswirtschaft, indem sie die kantonalen Zollschranken fallen ließ, Maß und Gewicht vereinheitlichte, die Münzeinheit durchführte und die Postverwaltung dem Bund übertrug. In Artikel 21 der Verfassung war die Basis für die zukünftigen Eisenbahnbestrebungen geschaffen; er bildete von nun an den Ausgangspunkt der gesamten Eisenbahngesetzgebung des Bundes.

Er lautet:

„Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Teils derselben, auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen.

Zu diesem Zwecke ist er auch befugt, gegen volle Entschädigung das Recht der Expropriation geltend zu machen. Die nähern Bestimmungen hierüber bleiben der Bundesgesetzgebung vorbehalten.

Die Bundesversammlung kann die Errichtung öffentlicher Werke untersagen, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzen."

Im Jahre 1852 wurde das erste Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft in Kraft gesetzt. Artikel 8 bestimmte:

„Die Eisenbahnverwaltungen sind dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, insoweit der Transport derselben nach dem Bundesgesetz über das Postregal, vom 2. Brachmonat 1849, ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Ebenso ist mit jedem Posttransport der dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern."

Nach dem Bundesbeschluß von 1852 nahm Basel den Bahnbau sofort an die Hand, um nicht von Zürich überholt zu werden, das Basel über Waldshut zu erreichen suchte. Auch Bern wollte sich mit dem französischen Bahnnetz über Verrières und Neuenburg, statt über Basel vereinigen. Diesen Bestrebungen sollte durch einen Bahnbau von Basel durch den Hauenstein nach Olten vorgebeugt werden. Am 4. Februar 1853 konstituierte sich die Zentralbahngesellschaft, die folgende Linien baute: Basel—Olten—Bern, Olten—Aarau, Bern—Thun—Scherzligen, Aarburg—Luzern, Herzogenbuchsee—Solothurn—Biel und Bern—Thörishaus. Am 28. Februar 1853 wurde die Zürich—Bodensee-Bahn gegründet. Sie wurde aber mit der Nordbahn vereinigt mit dem Namen Schweiz. Nord-

ostbahn. Sie setzte sich aus folgenden Linien zusammen: Zürich—Aarau, Zürich—Romanshorn—Winterthur—Schaffhausen und Turgi—Waldshut. Am 10. April 1857 kam eine Fusion der 1852 gegründeten St. Gallen—Appenzell-Bahn und der im gleichen Jahre entstandenen Schweiz. Südostbahn[1]) zustande. Die neue Gesellschaft trug den Namen „Vereinigte Schweizer Bahnen".

In der Westschweiz waren vier Unternehmungen mit einer Länge von 215 km in den „Westschweizerischen Bahnen" vereinigt. Es waren die Ouest-Suisse, Genf—Versoix, Franco-Suisse und die Oron-Bahn. Als selbständige Unternehmung betrieb im Kanton Wallis die „Ligne d'Italie" die Strecken Bouveret—Martigny, Martigny—Sitten und Sitten—Siders. Im Kanton Neuenburg erhielt die „Jura Industriel" die Konzession für folgende Strecken: La Chaux-de-Fonds—Le Locle, La Chaux-de-Fonds—Couvers, Neuenburg—Hauts-Geneveys und Hauts-Geneveys—Couvers.

Diese Linien konnten sich aber nur voll entwickeln, wenn ihnen ein Anteil am internationalen Transitverkehr von Nord nach Süd gesichert werden konnte. Das war nur möglich durch den Bau einer Alpenbahn. Schon in den 1840er Jahren sprach man in Basel von einer Gotthard-Bahn, in Zürich und Chur von einer Lukmanier-Bahn und in der Westschweiz von einer Simplon-Bahn.

Am 19. August 1853 traten sieben Kantone zu einer Konferenz in Luzern zusammen, um sich für den Bau einer Gotthard-Bahn zu vereinigen; Luzern, Bern, Uri, Schwyz, Nid- und Obwalden, Solothurn, Baselstadt und Baselland. Am 15. Oktober 1869 wurde der Staatsvertrag zwischen Italien und der Schweiz betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthard-Eisenbahn abgeschlossen, zu dem die deutschen Staaten ihren Beitritt in sichere Aussicht stellten. Am 6. Dezember 1874 wurden die Linien Bellinzona—Biasca, Bellinzona—Locarno und Lugano—Chiasso dem Betrieb übergeben. Der Betrieb der Linien Immensee—Biasca und Giubiasco—Lugano konnte am 1. Juni 1882 eröffnet werden.

Später kamen noch folgende wichtige Bahnen zum schweiz. Eisenbahnnetz: 1870 Bözberg-Bahn (Pratteln—Brugg), 1875 Schweiz. Nationalbahn (Winterthur—Kreuzlingen und Winterthur—Zofingen). Vom Jahre 1891 datiert die Konzession zum Bau der Lötschberg-Bahn. Im Jahre 1889 kam die Vereinigung der westschweizerischen Eisenbahnen mit der Jura—Bern—Luzern-Bahn zustande. Sie führte den Namen Jura—Simplon-Bahn. Darauf-

[1]) Nicht zu verwechseln mit der spätern „Schweiz. Südostbahn" mit den Linien: Wädenswil—Einsiedeln und Rapperswil—Arth-Goldau.

hin wurde 1895 ein Vertrag zwischen der Schweiz und Italien geschlossen betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von Brig nach Domodossola. 1906 konstituierte sich die Berner Alpenbahngesellschaft. Am 15. Oktober 1897 wurde das Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweiz. Bundesbahnen erlassen. Die Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 stimmte diesem Gesetze zu. So sind folgende Hauptbahnen mit dem Rückkaufstermin des 1. Mai 1903 an den Bund übergegangen. Die Jura—Simplon-Bahn, die Schweiz. Zentralbahn, die Schweiz. Nordostbahn und die Vereinigten Schweizer Bahnen. Als eine der letzten folgte die Gotthard-Bahn im Jahre 1909.

Ich habe hier eine kurze Uebersicht über die Entstehung der Schweizer Eisenbahnen eingeschaltet, weil sie von allgemeinem Interesse ist und auch zum bessern Verständnis der folgenden Ausführungen dient:

Ich führe nun einige Protokollauszüge[1]) des Schweiz. Eisenbahnverbandes bei. Was nicht den Transport der Poststücke mit Bahnen betrifft, lasse ich auch hier — wie ich am Anfang des Kapitels bereits erwähnte — beiseite, denn auch in dieser Protokollfolge beschäftigten sich die meisten Sitzungen mit den „Bureaux-Poste ambulants".

In der 28. Sitzung (14. und 15. Oktober 1867) des Verbandes begegnen wir in Traktandum XX. zum ersten Mal der Frage der Entschädigung für den Transport von Gepäckstücken über 10 Pfund. Am 14. August 1867 hatte das Postdepartement den Eisenbahngesellschaften einen Vertragsentwurf vorgelegt, der die bisherige Entschädigung der Gepäckstücke über 10 Pfund in eine feste jährliche Entschädigung umwandeln wollte. Die Gesellschaften wurden zur Besprechung dieses Vertrages ins Bundeshaus eingeladen, konnten sich aber nicht einigen und vertagten so den Entscheid auf Ende November 1867.

In der 29. Sitzung (26. und 27. November 1867) kam in Traktandum XI. der Vertragsentwurf des Postdepartementes wieder zur Sprache. Die Südostbahn hatte von ihrem Aufsichtsrat die Instruktion, den Vertragsentwurf der Post nicht zu unterschreiben und der Post den Rücktritt von den zur Zeit geltenden Verträgen, die im Februar 1869 ausliefen, zu erklären. Da seit der letzten Sitzung Direktor Stoll (NOB.) neue, für die Bahnen vorteilhafte Vorschläge formuliert hatte, wurde die Südostbahn von ihrem Aufsichtsrat ermächtigt, diesen zuzustimmen.

---

[1]) Die ff. Auszüge verdanke ich Herrn Dr. Dirlewanger, der mir seine Arbeit in liebenswürdiger Weise zur Verfügung stellte.

Die Vorschläge Stoll beruhten auf folgenden Grundlagen: Die Post vergütet den Gesellschaften für die Beförderung von Gepäckstücken über 10 Pfund:

a) 8 Rp. per Zentner für jede der ersten 15 Wegstunden;
b) 7 „ „ „ „ „ „ 15 folgenden Wegstunden;
c) 6 „ „ „ „ „ Wegstunde darüber hinaus.

Minimum: 25 Rp. per Kolli.

Kolli von weniger als 50 Pfund werden für dieses Gewicht taxiert, jene über 50 Pfund für Bruchteile von 10 kg.

In der 32. Sitzung (31. März 1869) sprach sich die Konferenz für eine Pauschalvergütung aus.

Am 2. Oktober 1869 wurde dann mit der Post ein Vertrag geschlossen, der die Beförderung von Gepäckstücken über 10 Pfund regelte. (Die Vertragsentwürfe von 1869 sind im Protokoll nicht aufgenommen.)

In der 43. Sitzung (4. und 5. November 1872) wurde der Post mitgeteilt, daß der Vertrag von 1869 am 31. Dezember 1872 ablaufe und die Bahnen berechtigt seien, falls keine neue Vereinbarung zustande käme, ab 1. Januar 1873 eine besondere Deklaration für jedes Kolli über 10 Pfund zu verlangen und diese nach dem allgemeinen Tarif der Eisenbahnen zu taxieren. Am 21. August 1872 bestritt die Post in einem Schreiben, daß die Bahnen das Recht hätten, den normalen Tarif anzuwenden, wenn kein besonderer Vertrag bestehe. Als Grund wurde angeführt, die Bahnen hätten nur die Traktion der Poststücke, und andere Auslagen kämen für sie nicht in Betracht. Die Gesellschaften ihrerseits protestierten gegen die Auffassung der Post und wollten auf folgender Basis weiterverhandeln: Die Entschädigung für die Beförderung der Kolli über 10 Pfund soll für jedes Poststück besonders berechnet werden, und zwar nach den Eilguttarifen jeder Bahn. Die Bahnen sind bereit, der Post einen Rabatt von 20% auf den Eilguttarifen zu gewähren.

In der 48. Sitzung (17. Dezember 1873) reichte die Post wieder einen Vertragsentwurf ein mit zwei Vorschlägen. I. Vorschlag: monatliche Entschädigung auf Grund des jeweils beförderten Gesamtgewichts. II. Alternativ-Vorschlag: Wiederaufnahme der bis Ende 1872 bestandenen Verfahren mittelst einer jährlichen Aversalentschädigung. Die Kommission beschloß, auf den zweiten Vorschlag nicht einzutreten. Ein Eintreten auf den I. Vorschlag könne nur unter doppelter Bedingung geschehen:

1. Gewicht und Distanzen sind genau zu bestimmen.
2. Ausreichende Entschädigung, immerhin im Sinne der Bestimmungen des Art. 19 des Eisenbahngesetzes.

Dabei wurden noch folgende Gesichtspunkte zur Berücksichtigung vorgeschlagen:

1. Genaue Postangaben betreffend Gewicht und Distanzen.
2. . . . . .
3. Die vom Postdepartement anerbotene Entschädigung von 4 Rp. per Zentner und Stunde kann nicht angenommen werden, und es ist eine erhebliche Erhöhung derselben anzustreben; für den Transport ausnahmsweiser Gegenstände hat die Post im wesentlichen die tarifgemäße Entschädigung zu leisten.
4. . . . . .
5. Vertragsdauer.

Die Kommission, die mit dem Postdepartement weiter verhandeln sollte, erhielt folgende Wegleitung: „Die Taxe für die Poststücke über 10 Pfund darf nicht unter 6 Rp. per Zentner und Stunde festgesetzt werden."

Der Vertreter der Vereinigten Schweizer Bahnen schlug bei dieser Gelegenheit in der Sitzung vor, die Entschädigung von 6 Rp. per Zentner und Stunde für die Gepäckstücke über 5 kg solle allgemein umgewandelt werden in eine solche von 2,5 Rp. per 100 kg und per km. Der Antrag wurde angenommen. Die Post jedoch erklärte sich mit dieser Umrechnung nicht einverstanden, da sie ihr eine Erhöhung bringe. (63. Sitzung: 16. und 17. Mai 1877.)

In der 68. Sitzung (24. und 25. Mai 1878) wollte die Post für die Zukunft zum System einer festen Entschädigung übergehen. Für alle Fälle verlangte sie eine Reduktion der jetzigen Taxe von 2½ Rp. per km und 100 kg, welche ihr zu hoch schien, weil die Bahnen mit den Poststücken nichts zu tun hätten. Sollte man sich nicht einigen können, so werde sie das Bundesgericht anrufen, wie es Art. 19 des Eisenbahngesetzes vorsehe.

In der 69. Sitzung (11. und 12. Oktober 1878) wurde wieder eine Vorlage eines neuen Vertrages betreffend die Entschädigung für Poststücke über 5 kg eingebracht. Ich führe folgende Artikel an:

„Art. 2. Für das Jahr 1879 und ff. vergütet die Post den Gesellschaften für die Poststücke von 5 bis 60 kg einen Betrag von 5% der Einnahmen aus dem Gepäckverkehr.

Art. 3. Für Poststücke über 60 kg werden 3½ Rp. per km und 100 kg vergütet."

In der 86. Sitzung (28., 30., 31. August und 1. September 1883) kam ein neuer Vorschlag der Post zur Sprache, nachdem der obige Vertrag vom

Postdepartement am 4. März 1879 angenommen worden war. In einem Schreiben vom 31. März 1879 hatte die Oberpostdirektion den Gesellschaften, welche den Vertrag vom 4. März 1879 unterzeichnet hatten, vorgeschlagen, die bisher für Poststücke über 60 kg bezahlte Entschädigung durch einen jährlichen Pauschalbetrag zu ersetzen (Durchschnitt der letzten vier Jahre). Die Bahngesellschaften erklärten sich aber mit diesem Antrage nicht einverstanden.

Am 14. Juli bzw. 14. August 1882 schloß die Post einen besondern Vertrag mit der Gotthard-Bahn, der in den Protokollen nicht erwähnt ist. Art. 4 setzte fest.

> Art. 4. „Für den Transport der Fahrpoststücke über 5 kg Gewicht vergütet die Postverwaltung der Gotthard-Bahn-Verwaltung 2½ Rp. per Tarif-km und per 100 kg unter Zusammenrechnung des für jeden Monat sich ergebenden Gesamtgewichts. Es ist verstanden, daß bei den Tarif-km der Umweg über Rothkreuz nicht berechnet wird."

Bis 1882 hatte man zwischen Effektivkilometern und Tarifkilometern nicht unterschieden; auch war die Bezeichnung „Tarifkilometer" nicht bekannt. Erst die Einführung der Bergzuschläge auf der Gotthard-Bahn brachte mit der Betriebsübernahme ihrer ersten Strecken eine Aenderung. Die Zuschläge wurden auf die effektiven Kilometer geschlagen, und die Verrechnung der Taxen erfolgte aus diesen virtuellen Kilometern, die Tarifkilometer genannt wurden. Das Wort „Tarifkilometer" tritt auch zuerst im Vertrage der Post mit der Gotthard-Bahn auf.

Im Jahre 1885 strebte die Jura—Bern—Luzern-Bahn in einem Berichte des Chefs des Kommerziellen Dienstes eine Erhöhung der Postentschädigung an. Es wurde darin ausgeführt, daß die Streckentaxe für Eilgut sämtlicher Reformtarifbahnen 3,4 Rp. per 100 kg und km, die Expeditionsgebühr über 50 km = 30 Rp. per 100 kg betrage. Es wurde verlangt, die Entschädigung auf 3,4 Rp. per Tarifkilometer und 100 kg festzusetzen, da durch Wegfallen der Expeditionsgebühr die geringen Leistungen der Bahn genügend berücksichtigt seien. Die JBL. ist jedoch in der Konferenz vom 10. Oktober 1885 nicht durchgedrungen, da die SCB. und NOB. bereits feste Stellung für Annahme des Vorschlages der Post (2½ Rp.) bezogen hatten.

In der 92. Sitzung (10. und 11. Dezember 1885) wurde ein neuer Vertragsentwurf betreffend die Festsetzung der Entschädigung für die Beförderung von Poststücken über 5 kg eingereicht. In Ergänzung von

Art. 2 des Vertrages[1]) vom 11. Juni 1884 wurde die Entschädigung für Poststücke über 5 kg für das Jahr 1844 auf Fr. 160 000.— festgesetzt. Für die Jahre 1885, 1886 und 1887 wird sie berechnet auf Grund von $2\frac{1}{2}$ Rp. per km und 100 kg. Die Berechnung erfolgte vierteljährlich für je einen Monat. Der Vertrag wurde am 10. Oktober 1885 unterzeichnet.

In den spätern Protokollen finden sich keine weitern Hinweise auf die Postentschädigung mehr.

Zum Schlusse gehe ich nun auf die Gesetze und die weitern Vereinbarungen über, die die Entschädigungsfrage regelten. Das erste Bundesgesetz von 1852 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen haben wir bereits kennen gelernt. 1872 wurde es revidiert. Jetzt wurde die geringere Leistung der Bahn beim Posttransport anerkannt, und 1874 folgte ein Vertrag zwischen dem schweizerischen Postdepartement und den Eisenbahngesellschaften betreffend die Feststellung des Maßes dieser Minderleistung. Im Art. 3 des Vertrages[2]) wurde folgendes ausgeführt:

> „Die schweizerische Postverwaltung befördert auch nicht regalpflichtige Fahrpoststücke, ausgenommen Stücke von ausnahmsweiser Form und Dimension sowie diejenigen Sachen, welche nicht unter die gewöhnlichen Eilguttarife der Eisenbahn fallen (wie z. B. Leichen) oder speziellen Transportbedingungen unterworfen sind (wie z. B. Schießpulver und andere explosionsfähige Stoffe).
>
> Die Eisenbahnverwaltungen übernehmen den Transport der Fahrpoststücke über 10 Pfund und bis 120 Pfund Gewicht gegen Entschädigung von 6 Rp. per Zentner und Stunde oder (soweit ihre Tarife nach Kilometern berechnet sind) 1,25 Rp. per Zentner und Kilometer; diejenigen der Fahrpoststücke über 120 Pfund aber gegen eine Entschädigung von 8 Rp. per Zentner und Stunde oder $1\frac{2}{3}$ Rp. per Zentner und Kilometer. Diese Entschädigungen werden mit Zusammenrechnung des jeweilen für einen Monat sich ergebenden Gesamtgewichts der Sendungen bis 120 Pfund einerseits und desjenigen der Sendungen über 120 Pfund anderseits berechnet.“

Aus dem Jahre 1902 stammt die erste Vereinbarung mit der Bundesbahn; um die Transportentschädigung der Fahrpoststücke über 5 kg zu ermitteln, wurde in Art. 1 folgende Vergütung vereinbart:

---

[1]) Am 11. Juni 1884 wurde außerhalb der Konferenz mit der Post ein Vertrag abgeschlossen, der alle Fragen regelte, mit Ausnahme der Entschädigung der Poststücke über 5 kg.

[2]) AS. XI, 8.

Art. 1. „Für die Beförderung der nicht regalpflichtigen Fahrpoststücke im Einzelgewichte von über 5 kg leistet die Postverwaltung der Verwaltung der Bundesbahnen eine Vergütung von 2½ Rp. für je 100 kg und für jeden durchlaufenden Tarifkilometer."

Das nächste Uebereinkommen der Post mit den Bahnen datiert vom 30. August/1. September 1904 und ist heute noch gültig. Es übernahm den Satz von 2½ Rp. für je 100 kg und jeden durchlaufenden Tarifkilometer.

Seit dem Jahre 1904 sind aber wieder einige Bahnen an den Bund übergegangen; somit hat der obengenannte Einheitssatz nicht allein durch die Vermehrung der Betriebskilometer, sondern auch auf Grund der im Laufe der Kriegsjahre vorgenommenen Taxänderungen eine Erhöhung erfahren. Die Transportvergütungen an die Bundesbahnen für die Paketbeförderung beliefen sich im Jahre 1931 auf 93,9 Rp. für jedes Poststück über 5 kg, ohne Rücksicht darauf, ob ein solches Fahrpoststück noch auf weitern Bahnen befördert und von der Post auch an jene Verwaltungen entschädigt werden müsse.

Nach Art. 19 des Eisenbahngesetzes von 1872 wird nun auch an die Hauptbahnen (BLS. etc.), die noch nicht an den Bund übergegangen sind, eine Entschädigung von ¾ der Eilguttaxe für Stücke über 5 kg entrichtet.

Zum Zwecke der folgenden Ausführung bin ich genötigt, ein Jahrzehnt zurückzugreifen. Die teilweisen schlechten Erfahrungen aus den neuen Bahnunternehmungen, die seit den fünfziger und sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts rasch wuchsen, ließen schon früh den Wunsch aufkommen, den Bau und Betrieb der Nebenbahnen gesetzlich zu regeln. Am 21. Dezember 1899 wurde das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb schweizerischer Nebenbahnen von den Räten gutgeheißen und trat am 15. April 1900 in Kraft.

In diesem Nebenbahngesetz[1]) wurden in Art. 4 die Art und der Umfang der Postentschädigung wie folgt geregelt:

„Der Bund wird den Nebenbahnen, welche nicht Bestandteile des Netzes einer Hauptbahn bilden, für Beförderung der Fahrpoststücke die volle Eilguttaxe bzw. die höchste Gütertaxe, und da, wo keine Gütertaxen bestehen, die volle Gepäcktaxe vergüten. Die Entschädigung wird auf Grund des monatlichen Gesamtgewichts der Fahrpoststücke ermittelt, und es kann für dieselbe ein Aversalbetrag vereinbart werden.

---

[1]) AS. XI, 8.

Für die Beförderung der zu den Posttransporten gehörigen Kondukteure und der zu den Bahnpostwagen gehörenden Beamten und Angestellten wird vom Bunde ferner den genannten Nebenbahnen eine Entschädigung von 2 Rp. per Fahrt und Kilometer vergütet. Für die Beförderung von Bahnpostwagen erhalten die Nebenbahnen außerdem eine Entschädigung von 2 Rp. per Achskilometer.

Bedient sich die Postverwaltung zum Transport der Postgegenstände der Fahrzeuge der Nebenbahnen, so sind diesen die Mehrauslagen für Anschaffung und Unterhalt der speziellen Einrichtungen der Fahrzeuge zu vergüten.

Diese vom Bunde zu leistenden Entschädigungen, insoweit sie über die auf das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 begründeten Entschädigungen hinausgehen, fallen weg, sobald und für so lange, als die Bahnunternehmung nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefonds einverleibten Summen einen Reinertrag von 4% oder mehr abwirft."

Durch diesen Artikel sind der Post ganz erhebliche finanzielle Lasten auferlegt worden. Zu ihren Gunsten besteht nur die Reinertragsklausel, die aber in den Nachkriegsjahren — teils durch die Wirkungen des Weltkrieges, teils wegen der Automobilkonkurrenz und der Krise von 1930/32 — stark an der günstigen Bedeutung eingebüßt hat.

Da die Postentschädigung mit den Eilguttarifen verknüpft ist, spielt jede Tarifänderung der Verkehrsunternehmung auch für die Postverwaltung eine große Rolle. So wurden 1920 laut Bundesbeschluß vom 16. April die schweizerischen Eisenbahnen ermächtigt, ihre Güter- und Gepäcktarife durchschnittlich um 140% zu erhöhen. Wie sich diese Tariferhöhungen auf die Postverwaltung auswirkten, sei an Zahlen von 2 Jahren dargelegt.

Zahlung für den Transport der Stücke	1913	1927
über 5 kg an die SBB.	2 214 711.— Fr.	7 676 921.— Fr.
an die übrigen Hauptbahnen . . .	42 924.— „	336 485.— „
an die Nebenbahnen (gesamter Stücktransport)	814 043.— „	2 631 857.— „

Dabei ist die Entschädigung, die die Post für Wagen und Personalbeförderung, für Heizung, Reinigung, Miete etc. an die Bahnen noch gesondert zu entschädigen hat, nicht inbegriffen.

In den Zahlen von 1927 kommt selbstverständlich auch die Verkehrsvermehrung der Paketpost zum Ausdruck. Aber von den 7 Millionen

Franken, die die Postverwaltung im Jahre 1927 den Verkehrsunternehmungen zu bezahlen hatte, ist doch der größte Teil auf das Konto der Taxerhöhung zu buchen. Gegenstand einer ernsthaften Diskussion wurde die Frage der Postentschädigung in den Nachkriegsjahren, als das Defizit der Postverwaltung in den Jahren 1914 bis 1922 stetig wuchs. Aus den Entschädigungssummen des Stücktransportes konnten keine weitern Ersparnisse herausgewirtschaftet werden, da deren Normen an die gesetzlichen Bestimmungen gebunden waren. Man mußte sich begnügen, durch neue und sorgfältige statistische Erhebungen die Anzahl der Bahnpoststücke nachzuprüfen.

So blieb bis heute das Uebereinkommen von 1904 in Kraft. Wenn auch seine Sätze zum Teil geändert und kleine Verschiebungen stattgefunden haben, so blieb das Wesentliche (Entschädigung in $^3/_4$ der Eilguttaxe) bestehen.

Vom 18. Dezember 1931 datiert ein Schreiben des Verbandes schweizerischer Transportanstalten an den Bundesrat. Die Vorschläge wurden jedoch von der Bundesbehörde zurückgewiesen. Ein paar Gedanken sind für die vorliegende Arbeit von Interesse, da sie das Konkurrenzverhältnis von Bahn und Auto als Leitmotiv haben.

In einer Eingabe, die die gesetzliche Regelung der Transporte vermittelst Automobilen betraf, und die am 30. Oktober 1922 dem Bundesrat unterbreitet wurde, besprach der Verband den Wert der unentgeltlichen Leistungen der schweizerischen Bahnen zu Gunsten der Post. Er wies noch darauf hin, daß diese den Bahnen durch billigere Beförderung der Pakete noch Konkurrenz mache, die außerdem der Stempelpflicht nicht unterstehen. — Seit 1922 sei die Konkurrenz der Post, durch ihre privaten Transporte mit Gesellschaftswagen, auf einen neuen Zweig ausgedehnt worden, und zu den Millionen, die den Bahnen entgangen seien, kämen neue Millionenverluste aus dieser Verkehrsabwanderung.

Wie der Verband damals bemerkte, wäre nach seiner Ansicht eine neue Regelung des Verhältnisses zwischen Post und Eisenbahn, mit Preisgabe der Ueberlieferung, schon längst am Platze gewesen. Denn die Bahnen wurden im Gesetze über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 (Art. 19, erster Absatz), als Gegenleistung für die Monopolstellung, die ihnen damals durch die Erteilung der Konzession tatsächlich eingeräumt worden war, zur unentgeltlichen Beförderung der regalpflichtigen Postsendungen verpflichtet. Heute bestehe diese Monopolstellung nicht mehr, da das Automobil in scharfe Konkurrenz zu der Eisenbahn trete.

Das Schreiben legt die gegenwärtigen Verhältnisse folgendermaßen dar:

„Abgesehen vom privaten Personenautomobil, das den Bahnen namentlich Reisende der höhern Wagenklassen entzieht, befördern die Gesellschaftswagen der Post und anderer Unternehmungen jährlich Tausende von Personen, zumeist solche, die auf der Bahn mit einfachen Billetten, Retourbilletten und Rundfahrtbilletten reisen, während unsern Unternehmungen die Inhaber der sehr billigen Arbeiter-, Schüler- und gewöhnlichen Streckenabonnements verbleiben. Nach unsern Berechnungen verlieren die Bahnen dadurch auf ihrem Verkehr wenigstens 11% der Personenkilometer und 22% der Einnahmen.

In gleicher Weise und aus guten Gründen zieht das Lastautomobil hauptsächlich hochtarifierte Güter an sich, wie auch Transporte auf kürzere Entfernungen, die durch den Staffeltarif besonders belastet sind, und die den hauptsächlichsten Verkehr der Nebenbahnen darstellen. Sowohl aus nationalökonomischen wie aus kaufmännischen Gründen müssen die konzessionierten Transportanstalten die Tarifierung der zu befördernden Güter nach deren eigenem Wert abstufen. Der Unternehmer von Transporten vermittelst Automobilen wird sich denn auch vornehmlich mit der Beförderung der hochtarifierten Güter befassen, so daß der Bahn hauptsächlich diejenige der niedrig tarifierten Güter verbleibt. Zuverlässige Berechnungen haben hier ergeben, daß das Automobil der Bahn zirka 10% des Güterverkehrs und 20% der daherigen Einnahmen entzieht.

Schließlich sind die Besitzer von Autocars und Lastautomobilen in der Lage, die Transporttaxen nach Belieben festzusetzen; sie sorgen denn auch dafür, daß ihre Preise unter denen der Eisenbahnen bleiben, soweit ein Konkurrenzverhältnis vorhanden ist, um sich schadlos zu halten auf den Strecken, wo sie konkurrenzlos dastehen.

Diese Beispiele zeigen deutlich, daß eine Monopolstellung der Eisenbahnen nicht mehr besteht, nicht mehr bestehen kann.

Mit den angeführten Gründen glauben wir dargetan zu haben, daß die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von 1872, soweit es sich um die Regelung der Verpflichtungen der Bahnen gegenüber der Post handelt, den Anforderungen der heutigen Verhältnisse nicht mehr entsprechen, und gestatten uns daher, Ihnen das nachstehende Gesuch zu unterbreiten:

Der hohe Bundesrat möchte der Bundesversammlung beantragen, in Art. 19 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, vom 23. Dezember 1872, die beiden ersten Absätze durch folgende zu ersetzen:

Die Eisenbahnverwaltungen sind dem Bunde gegenüber verpflichtet, die Brief- und Paketpost, insoweit der Transport derselben durch die Bestimmungen über das Postregal ausschließlich der Post vorbehalten ist, zu befördern. Letztere entrichtet den Bahnen für die Briefpostgegenstände (einschließlich eingeschriebener Kleinsendungen) eine Pauschalentschädigung, berechnet nach der Zahl der für die Postbeförderung benützten Züge und für sämtliche Poststücke die höchste Gütertaxe oder, bei Linien ohne Gütertransport, die volle Gepäcktaxe. Für die Beförderung des Postpersonals wird den Bahnen 40% der Reisendentaxe 3. Klasse, einfache Fahrt, für jeden Postangestellten vergütet. Die gleiche Entschädigung wird ausgerichtet für jede Achse Bahnpostwagen oder Gepäckwagen mit Postabteil sowie für jede Achse der kombinierten Wagen, hier jedoch entsprechend dem Verhältnis der Bodenfläche des Postraumes zur Gesamtbodenfläche des Wagens.

Die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der Bahnpostwagen fallen der eidgenössischen Postverwaltung zur Last. Das gleiche gilt für die Postabteile der Gepäckwagen und kombinierten Wagen.“

Zweiter Teil

Problem

4. Kapitel

Postregal, Fahrposttaxen und Lieferungsdienst

Gestützt auf die Ausnahmebestimmungen[1]) über das Postregal im Postverkehrsgesetz haben Waren- und Kaufhäuser besondere Autotransporte organisiert, um ihre Kunden besser bedienen zu können: den sogenannten Kundendienst.

Durch diese unten angeführten Ausnahmen wird dem Automobil im Dienste der Privatbeförderung für Kleingüter die Möglichkeit gegeben, der Post einen großen Teil ihres Verkehrs zu entziehen. Eine Warenhausdirektion z. B. wird verschiedene Gründe zur Einführung solcher Lieferungstouren anbringen. Der Hauptgrund aber ist zweifellos die Reklame. Es ist klar, daß ein Unternehmer, wenn er seine buntbemalten Wagen im Tag oft bis 120 km zurücklegen läßt, auf neue Kunden rechnen kann. Dazu muß berücksichtigt werden, daß dem Warenhaus durch die weniger

[1]) § 1, Abs. 3: „Eine Sendung gilt als verschlossen im Sinne von Art. 1, Abs. 1, Buchstabe b, des Gesetzes, wenn sie nicht ohne Aufbrechen, Aufschneiden, Anwendung von Hilfsmitteln oder nur durch langsames Lockern und Lösen mit den Fingern geöffnet werden kann."

Ein verschnürtes Paket gilt nicht als verschlossen im Sinne des Postregals, wenn die Schnurenden durch eine bloße Schleife zusammengehalten werden, die sich durch einfachen Zug öffnen läßt. Dagegen gilt es als verschlossen, wenn die Schnur mit einem Knoten zusammengebunden ist, der mit den Fingern zuerst aufgelockert werden müßte, bevor er ohne Hilfsmittel gelöst werden kann.

Vom Postregal ausgenommen sind weiter die Sendungen, die von der Post nicht oder nur bedingungsweise angenommen werden. (Sperrgut.)

sorgfältige Verpackung, die bei diesem Transport nötig ist, ein Vorteil entsteht. Die Pakete werden in einen Korb geladen und können somit nach Größe oder Bestimmungsort individuell sortiert werden.

So müssen z. B. Haushaltungsgegenstände, die die Post zum Teil nur als Sperrgut befördert, nicht in soviel Emballage, Holzwolle und anderes Packmaterial eingewickelt, verschickt werden. Diese ganze teure Verpackung kann sich das Warenhaus ersparen und garantiert dazu für sichere Lieferung an den Bestimmungsort.

In der letzten Zeit hat sich die Post bemüht, auch diesen Kundentransport an sich zu ziehen. Dabei haben sich verschiedene Warenhäuser in größern schweizerischen Städten mit der Post in einem Vertrag geeinigt, wonach die Post auf eine bestimmte Zeitdauer den Lieferungsdienst der betreffenden Unternehmungen besorgt. Wie mir die Direktion eines Warenhauses mitteilte, sind damit bisher nur gute Erfahrungen gemacht worden, hauptsächlich, weil diese Postbestellung für den Betrieb eine bedeutende Vereinfachung ist, während eine wirkliche Verbilligung kaum in Frage kommt.

Die Vereinbarungen der Eidg. Postdirektion mit den verschiedenen Warenhausdirektionen enthalten folgende für uns wichtige Punkte:

Die Firma läßt werktäglich ihre sogenannten Kundenpakete des Lokalverkehrs, soweit sie sich zur Beförderung mit der Post eignen, in täglich 2 Lieferungen durch jene in ihrem Geschäftsdomizil abholen und im nächsten ordentlichen Zustellgang durch die Post-Paketboten innerhalb der Stadt an die Empfänger zustellen. Die schweizerische Postverwaltung gewährt dem Absender versuchsweise auf den ordentlichen Taxen und Sperrgutzuschlägen dieses Lokalstückverkehrs eine Ermäßigung von 50%, die zu bezahlende Mindesttaxe beträgt aber 30 Rp. Als Grundlage einer solchen Vereinbarung dient ein Durchschnittsverkehr von mindestens 20 Paketen je Werktag. Die Sperrguttaxe wird, wie oben erwähnt, mit einer Reduktion von 50% erhoben; sie ist auch schon versuchsweise nicht berechnet worden, aber dafür wurde die Haftpflicht wegbedungen.

Die Einführung solcher Vereinbarungen ist erst probeweise erfolgt. Auf verschiedenen Seiten stößt die Postverwaltung auf Schwierigkeiten. Es ist begreiflich, daß eine solche Neuerung nicht von einem Tag auf den andern eingeführt werden kann. Warenhäuser, die ihren Kundendienst bis jetzt allein besorgten, haben ihre Wagen, wie auch das Personal zur Verfügung und sind so nicht gewillt, ihre Hilfsmittel stilliegen zu lassen. Der Kundendienst nach den äußern Bezirken sowie ein Teil des Sperrguttransportes verbleibt vorläufig nach wie vor bei ihnen.

Man hat dabei der Post vorgeworfen, sie begünstige durch dieses System nur die großen Unternehmungen und lasse dabei die kleinern Geschäfte, bei denen die Kundenversorgung oft eine kostspieligere Rolle spielt, unberücksichtigt. Das konnte in der ersten Zeit dieser Verträge stimmen. Da aber die Einführung eines solchen Systems ein Versuch ist und noch lange nicht alle strittigen Punkte restlos abgeklärt sind, hat die Postverwaltung die Grenzzahl des Durchschnittsverkehrs von 200 auf 50 und neuestens sogar auf 20 Stück herabgesetzt. Gerade dadurch wird den kleinern Warenhäusern und Geschäften ermöglicht, sich diesen Abmachungen anzuschließen.

Da von Geschäftskreisen wiederholt Anfragen über die Organisation des Kundendienstes an die Post gerichtet wurden, übernahm sie vom 1. September 1933 versuchsweise die Zustellung der Pakete im Ort selbst und bis auf einen Umkreis von 10 km (Nahverkehrskreis für die Briefpost) zu nachstehenden Bedingungen[1]):

1. Die ordentlichen Taxen und Gebühren werden für Kundenpakete durchschnittlich um rund 50% herabgesetzt. Sie betragen:

a) Gewicht:

	Taxe für gewöhnliche Stücke	Taxe für Sperrgutstücke
bis 1 kg uneingeschrieben	—.20 Fr.	—.20 Fr.
„ 1 „ eingeschrieben	—.30 „	—.40 „
1 bis 2½ kg	—.30 „	—.40 „
2½ „ 5 „	—.50 „	—.65 „
5 „ 7½ „	—.70 „	—.95 „
7½ „ 10 „	—.90 „	1.20 „
10 „ 15 „	1.10 „	1.45 „
15 „ 20 „	1.40 „	1.85 „
20 „ 25 „	1.70 „	2.25 „
25 „ 30 „	2.— „	2.60 „
30 „ 35 „	2.30 „	3.— „
35 „ 40 „	2.60 „	3.40 „
40 „ 45 „	2.90 „	3.80 „
45 „ 50 „	3.20 „	4.20 „

Eine besondere Zustellgebühr für Stücke über 5 kg wird nicht erhoben, sie ist in den Gewichtstaxen inbegriffen.

---

[1]) PTA. H. 41, 1933.

b) Für Nachnahmen außer den unter a) aufgeführten Taxen:

bis	Fr.	20.—			—.10	Fr.
über	„	20.—	bis	40.—	—.15	„
„	„	40.—	„	60.—	—.20	„
„	„	60.—	„	80.—	—.25	„
„	„	80.—	„	100.—	—.30	„
„	„	100.—	„	200.—	—.45	„
„	„	200.—	„	300.—	—.60	„
„	„	300.—	„	400.—	—.75	„
„	„	400.—	„	500.—	—.90	„
„	„	500.—	„	1000.—	1.10	„
„	„	1000.—	„	2000.—	1.30	„

c) Für Eilzustellung:

Im ordentlichen Eilzustellkreis (Umkreis von 1½ km oder im ganzen geschlossenen Stadtgebiet) . . .	40	Rp.
Für jeden weitern halben Kilometer (im zuschlagspflichtigen Außengebiet)	15	„

2. Die Kundenpakete müssen in postüblicher Weise verpackt sein und barfrankiert werden.

Sie sind stets beim gleichen, von der Post zu bezeichnenden Amt aufzugeben. Soweit es die postalischen Einrichtungen gestatten, kann gegen besondere Entschädigung auch Abholung durch Postorgane beim Absender vereinbart werden.

Stücke mit Wertangabe sind als Kundenpakete nicht zuläßig.

3. Die Kundenpakete werden auf den ordentlichen Paketzustellgängen ausgeliefert. Den Aufgebern steht es jedoch frei, gegen Entrichtung der ermäßigten Eilgebühr eine frühere Zustellung zu erwirken. Für Masseneilsendungen behält sich die Post besondere Lieferungsfristen vor.

4. Firmen, die ihre Kundenpakete zu den verbilligten Taxen und Gebühren durch die Post zustellen lassen wollen, haben dies der Aufgabepoststelle mündlich oder schriftlich mitzuteilen. Die Taxermäßigung kann nur Firmen zugestanden werden, die täglich durchschnittlich 5 Kundenpakete aufzugeben haben und sich bereit erklären, der Post nicht nur die Stücke für Empfänger in den entferntern Gebieten des Nahverkehrskreises, sondern in jedem Fall auch jene für Kunden am Orte selbst zu übergeben.

5. Für alle andern, hier nicht besonders erwähnten Punkte, wie Haftpflicht, Verrechnung der Taxen und Gebühren, Auszahlung der fälligen Nachnahmebeträge, Vorverfügung des Absenders, Lagerung, Nach- oder Rücksendung, gelten die einschlägigen Bestimmungen der Postordnung.

Für den Empfänger dürfte dieses System sicher auch Vorteile bieten. Einmal weiß er, um wieviel Uhr er von der Post bedient wird, und kann sich so für den Empfang einrichten. Auf dem Lande ist es sicher günstig für beide Teile, wenn nicht die auffälligen „Reklame-Wagen" eines Warenhauses vor der Türe des Käufers stehen, der dann von der ganzen Ortschaft als „unpatriotisch" gebrandmarkt ist und unter solchen Voraussetzungen lieber den Einkauf in einem Warenhaus meiden würde. Durch die „diskrete" Zustellung der Post ist somit diese „Gefahr" beseitigt, und gerade dieses Moment dürfte ein Grund sein, wenn sie den Kundendienst auch in weitern Grenzen für sich gewinnen kann.

Seit dem Bestehen einer solchen Regelung ist ein rationelleres Arbeiten beider Betriebe (Post und Warenhaus) möglich. Nach Berechnung kommen die Selbstkosten für das Warenhaus beim Versand eines Paketes bis auf 60 Rp. Diese können nun bis zu 50% verringert werden. Der Post selbst sind diese neuen Päckereien noch zusätzlicher Verkehr, und es kann noch lange dauern, bis die Grenze des relativen Intensitätsmaximums überschritten ist und neue Verkehrsmittel und neues Personal eingestellt werden muß. Die Postverwaltung rechnet für Selbstkosten beim Behandeln (Annahme und Zustellung) eines Pakets im Lokalrayon 23 bis 30 Rp., insofern es sich nicht um sperriges Gut handelt, das individuell und mit größerer Sorgfalt behandelt werden muß. Daraus ist leicht ersichtlich, wie viel rationeller die Post diesen Dienst versehen kann.

5. Kapitel

Fahrpost- und Expreßguttaxen

An der Bemessung des Paketportos haben unverkennbar auch die Eisenbahnen ein hervorragendes Interesse, weil die engsten Wechselbeziehungen zu ihren (Expreß- und Eilgut-) Tarifen und zu einem großen Teil ihres Verkehrs bestehen. Die Geschichte der Posttaxen ist bereits im ersten Teil der Untersuchung behandelt worden. Das Material zu diesem Kapitel ist der Jetztzeit entnommen, und es soll versucht werden, Vorschläge aufzustellen, wie sich die engere Zusammenarbeit von Bahn und Post gestalten könnte.

Bei jeder Aenderung des Postpakettarifs war die Verwaltung bemüht, ihre Taxen an die Expreßguttarife möglichst anzugleichen. Eine restlose Anpassung war aber nicht überall möglich, da die Tarifgrundlagen der beiden Transportanstalten viel zu verschieden sind. Unterbietungen der Post mit ihren Frachtstücktaxen gegenüber den Bahnen lassen sich nicht für alle Gewichte und auf alle Entfernungen vermeiden.

Die Post kennt einen Einheits-Tarif für Stücke bis 10 kg und einen Zonen-Tarif für Stücke über 10 bis 25 kg. Es ist deshalb angebracht, bei den Tarifgegenüberstellungen der Poststückfrachten und Expreßguttaxen die beiden Tarifarten getrennt zu berücksichtigen.

Die Idee des Entfernungseinheitstarifs ist dem Briefverkehr entlehnt, wo die Voraussetzungen für seine Anwendung fast restlos vorhanden sind, bei dem anders gearteten Poststückverkehr aber fast ebenso restlos fehlen. Zudem muß die Post den Bahnen auf Grund des Gewichts für die Poststücke eine Entschädigung zahlen, für die Briefe aber nicht. Abgesehen davon, gestalten sich die Beförderungskosten einer Sendung von 10 kg anders, wenn sie aus einem Stück oder aus 700 Briefen besteht. Jeder Brief hat hier einen ganz kleinen Teil der Beförderungskosten zu tragen, so daß seine Kosten für den Transport von Ort zu Ort und somit auch die Länge dieses Transports zu einer verschwindenden Bedeutung herabsinken. Kosten entstehen hier eigentlich nur bei dem Aufgabe- und

Zustellungsorte. Im Poststückverkehr kann deshalb dem Einheitstarif nur ein beschränkter Platz eingeräumt werden. Sein einziger unantastbarer Vorzug liegt in der Einfachheit seiner Anwendung. Dieser Vorzug muß aber teuer erkauft werden, da die Eisenbahnen ihre Frachtsätze nach der Entfernung abstufen und so auf kurze Entfernungen gegenüber der Post immer im Vorteil sind, besonders, wenn bei ihr die maximale Gewichtsgrenze der zugelassenen Stücksendungen zum Einheitstarif hoch ist. Diese Ueberlegung zeigte, daß der Einheitstarif der Post für Stücke bis 15 kg die Versender verlockt, teilbare Güter auf große Entfernungen zu zerstückeln, um sie damit dem Einheitstarif der Post zuführen zu können. Die Möglichkeit, auf diese Art den Entfernungstarif der Bahnen wie auch den Zonentarif der Post zu umgehen, ist umso größer und gewinnbringender, je höher gewichtige Sendungen zum Einheitstarif zugelassen sind. Der ausgedehnte Einheitstarif (bis 1924 20 kg; heute 15 kg) bewirkt, daß sogar Wagenladungsgüter (Gemüse, Fische etc.), die früher direkt in das Innere der Schweiz geleitet wurden, heute schon nach dem Ueberschreiten der Grenze die Güterwagen verlassen und sich in zahllose Postpakete verwandeln und so ihren schweizerischen Bestimmungsort erreichen. So wurden z. B. früher die Meerfische, Südfrüchte und Gemüse mit der Bahn nach Luzern und Chur transportiert und von diesen Städten mit der Post in die Innerschweiz bzw. Graubünden weitergeleitet. Seitdem die Post Stücke bis zu 15 kg mit dem Einheitstarif befördert, ist den Zwischenhändlern auf den Plätzen Luzern und Chur ein wesentlicher Einnahmeausfall entstanden, da jetzt die Randbewohner diesen Verkehr an sich ziehen.

Diesen Darstellungen ist leicht zu entnehmen, daß jeder Entfernungseinheitstarif auf große Entfernungen billiger ist als ein Zonentarif, der die Frachtsätze nach der Entfernung steigen läßt. Da die Eisenbahnen die letztere Tarifart beim Expreßgutverkehr anwenden, können sie auf kurze Entfernungen viel billigere Taxen präsentieren als die Post. Die Post kann daher in ihrem natürlichen Bereich des häufigen Kleinverkehrs ihre Aufgabe nur halb erfüllen. Im Nahverkehr der vielen Marktorte, dessen Zonenkreis sich nicht viel über 20 km erstreckt, sind die privaten Transportunternehmer und Boten wie auch die Eisenbahnen in der Lage, die Massensendungen für sich zu gewinnen.

Sodann kann bei der Post als Sendung nur ein Stück aufgegeben werden, während die Bahn auf einem Frachtzettel gleich mehrere Stücke als eine Sendung befördert. Der Bahn entstehen allerdings dadurch gewisse Nachteile, so beim Ein- und Ausladen. Wenn der Verfrachter

7 Stücke als Sendung aufgibt und die Bahn nur 5 oder 6 Stücke abliefern kann, so sind die fehlenden zu vergüten. Bei einer Eisenwarensendung z. B. sind die einzelnen Gegenstände oft sehr klein und nicht zusammengebunden, so daß die Uebersichtlichkeit fehlt, in dem Falle erfordert sie von den Beamten eine vermehrte Beanspruchung und erhöhte Achtsamkeit. Dabei kann bei dieser Versendungsart das Postregal umgangen werden. Wenn nämlich mehrere 5-kg-Stücke als eine Sendung aufgegeben werden, so wird das Gesamtgewicht der Stücke — zwei 5-kg-Stücke = 10 kg — als Sendung angegeben.[1])

Da die Bahntaxen die Grundlage für die von der Post an die Bahnen zu zahlende Vergütung bilden, kann der Einheitstarif der Post nicht beliebig festgesetzt werden, sondern muß bei seiner Tarifgestaltung in ein natürliches Verhältnis zu den Bahnfrachten treten. Die zu niedern Poststücktaxen bewirken, daß die Vergütung der Post an die Bahnen höher ist, als die Summe der erhobenen Taxen und so das Geschäft für sie außerordentlich verlustbringend wird.

Anhand einer Gegenüberstellung der zwei Tarifarten kann die Grenze festgelegt werden, bei der die Frachtsätze sich überschneiden.

Strecke in km	Versendungsart	Taxen der Sendungen im Gewichte von kg in Rp.			
		bis 1 kg	über 1 bis 5 kg	über 5 bis 10 kg	über 10 bis 15 kg
50	Post	40	90	150	200
	Expreß	70	70	70	125
100	Post	40	90	150	200
	Expreß	120	120	120	225
150	Post	40	90	150	200
	Expreß	155	155	155	305

Siehe dazu Anhang S. 100.

Aus dieser Tabelle ergibt sich, daß die Post bei Sendungen bis zu 1 kg auf jede Entfernung billiger bleibt. Bei Stücken von 1 bis 5 kg wird die

[1]) Siehe Postordnung Al. Art. 1, Sammelsendungen.

Bahn bei einer Entfernung von 74 km teurer; bei jenen von 5 bis 10 kg bei einer Entfernung von 144 km, und bei der Beförderung von Päckereien von 10 bis 15 kg erreicht der Expreßguttarif bei 86 km die Summe von Fr. 2.— und wird bei 88 km bereits höher als der Posttarif.

Ich füge im Anhange (Seite 103) eine statistische Tabelle von 1933 bei, aus der ersichtlich ist, wie die Post im Paketverkehr, auf Grund der Tarifunterschiede von Post und Bahn, bei verschieden langer Beförderungsstrecke auch ungleich beansprucht wird.

Aber auch die Staffelung der Gewichtssätze beim Einheitstarif der Post ist besser durchgebildet als bei der Bahn. Die Post staffelt nämlich hier von 2½ zu 2½ kg, und zwar:

1	bis	2½	kg
2½	„	5	„
5	„	7½	„
7½	„	10	„
10	„	15	„

Während bei der Bahn die Gepäckfrachten nach Einheiten von je 10 kg berechnet werden, wobei jeder Bruchteil von 10 kg als Einheit gilt. Die Mindestfracht für eine Expreßgutsendung beträgt sowohl im internen Verkehr der Bundesbahnen als auch im direkten schweizerischen Verkehr 70 Rp. Anhand der nächsten Tabelle ist zu ersehen, wie der Post daraus Vorteile entstehen.

Effektives Gewicht kg	Gewichtseinheiten zur Berechnung der Taxen bei der Post kg	Bahn kg
2	2½	10
4	5	10
6	7½	10
8	10	10
11	15	20
15	15	20

Es liegen, wie man sieht, bei der Post für den Versender viel mehr Möglichkeiten vor, eine Sendung einer nähern und damit auch einer billigern Gewichtseinheit einzureihen.

Bei der Untersuchung über den Zonentarif muß vorausgeschickt werden, daß der Großstückverkehr nach den verschiedenen Arten der

Einrichtungen der Verkehrsanstalten zu den natürlichen Aufgaben der Bahn und nicht der Post gehört, insoweit das Gewicht 10 bis 50 kg und mehr beträgt. Es gibt wenige Länder, in denen die Post Stücke über 20 kg annimmt und befördert. Die Schweiz macht hier eine Ausnahme. Die Eidgenössische Post nimmt so schwere Stücke zur Versendung an, nicht um damit zu den Bahnen in Konkurrenz zu treten, sondern um für die weitabgelegenen Gebirgstäler, die nicht durch die Eisenbahn erschlossen sind, eine regelmäßige Transportverbindung zu schaffen. Da sie aber solche Lasten nur mit Automobilen, Pferden und Wagen oder Maultieren fortschaffen kann und hierbei mit größern Selbstkosten zu rechnen hat als die Bahn, so dürften höhere Taxen gerechtfertigt sein. Aber auch dieser Grund wurde in neuester Zeit von den Gegnern der geltenden Posttaxen zu entkräften versucht. Als Argument wird die Zunahme des Reisendenverkehrs, besonders des Wintersportverkehrs, vorgebracht. Man fügt Zahlen an, die beweisen, daß die Betriebskilometer der Reiseposten sich von Jahr zu Jahr vermehren.

Im	Jahre	1930	war	die	Betriebslänge[1])	4625	km
„	„	1931	„	„	„	4705	„
„	„	1932	„	„	„	4806	„

und so scheint dargelegt zu sein, daß die Beförderungsmöglichkeit in die Gebirgstäler sich immer mehr verbessert. Damit können Umwege erspart bleiben, der Pakettransport kann den Kurswagen mitgegeben werden, die Betriebskosten werden gesenkt, und man kann die Taxen herabsetzen. Damit wäre eine neue, für den Postverkehr erleichterte Situation geschaffen, indem die Post weniger auf andere Frachtführer angewiesen ist, denen sie den Fahrposttransport übergeben mußte. Die Erleichterung wurde auch durch die Automobilisierung der Alpenposten als bewiesen angesehen.

Bei der Prüfung dieses Einwandes müssen wir ohne weiteres zugeben, daß das Automobil den Verkehr in den Bergen sicher erleichterte. Aber es ist verfehlt, daraus abzuleiten, daß dadurch der Post Betriebskosten erspart oder sogar noch Mehreinnahmen entstehen würden.

Weiter ist es falsch, zu behaupten, daß die Post nur um des Sportes und des daraus entstehenden Verkehrs Willen ihre Pferdeposten aufließ und an ihre Stelle das Automobil setzte. Die Schaffung von Kraftwagenkursen in der Kriegs- und Nachkriegszeit geschah, um Kosten zu ersparen

---

[1]) Dabei sind inbegriffen die auf Rechnung der Verwaltung in Regie oder von Autohaltern geführten Autoposten, die Pferdeposten, sowie die Autoboten mit Personenbeförderung.

und nicht um den Sport zu fördern. Da während des Krieges mehrere Nachbarstaaten ihre Grenzen nach allen Seiten sperrten, konnten fast keine Pferde oder doch nur zu sehr hohen Preisen eingeführt werden. Die inländische Pferdezucht war aber nicht imstande, genügend Pferdematerial zu liefern. Diese Faktoren schraubten sowohl die Pferdepreise als auch die Futterpreise (Hafer) in die Höhe. Hand in Hand mit diesen Preisaufschlägen ging eine allgemeine Teuerung, die sich in den Preisen von Sattel, Saumzeug etc. bemerkbar machte.

Aus diesen Gründen ist die schweizerische Postverwaltung zur Einführung von Autokursen übergegangen. Maßgebend war nicht der Sport, sondern das Portefeuille der Post. Im Jahre 1919 wurden auf der Strecke Reichenau—Waldhaus—Flims, zusammen mit der Autopost Brig—Simplon—Gondo, die ersten motorisierten Alpenpostlinien eröffnet. Mit der Einführung des Automobils wurde zweifellos die Reise den Fahrgästen erleichtert. Aber auch der Post sind sicher Vorteile entstanden. Bei den Pferdeposten war die Zahl der Plätze noch sehr beschränkt (Maximum 12 Plätze). Dazu konnte nur bis 150 kg Fahrpost und Gepäck beigegeben werden. Die Autos hingegen fassen 14 bis 17 Personen und können noch 500 kg Fahrpost mitnehmen. Waren früher viele Reisende zu befördern, so mußten Supplementswagen eingelegt werden, die die Betriebskosten begreiflicherweise ansteigen ließen[1]). Das Auto erwies sich in dieser Beziehung viel leistungsfähiger als das Pferdefuhrwerk. So hat man Schritt für Schritt die Pferdeposten durch Kraftposten ersetzt. Als dann der Sport sich immer mehr entwickelte, hat man die Kurse ausgebaut und vermehrt. Gleichzeitig aber wurde eine Trennung von Reisenden und Sachverkehr vorgenommen, d. h. um den Reisendentransport zu beschleunigen, läßt man nun auf den stark frequentierten Routen zum Kurswagen noch einen Gepäckfourgon laufen. Dadurch entsteht der Post aber wieder eine Kostenvermehrung und keine Ersparnis. Haben sich bei dieser Betriebsumstellung für die Post in mancher Beziehung Vereinfachungen und wirtschaftlichere Ausnutzung der Verkehrsmittel ergeben, so darf trotzdem nicht daraus geschlossen werden, daß das Argument der Post, sie besitze noch schlechtrentierende Linien, die auf Kosten eines ertragreichen Verkehrs gehalten werden müssen, entkräftigt sei. Die Zahlen der Reisepost der letzten Jahre sprechen dagegen. Die Schlußrechnung[2]) der drei letzten Jahre stellt sich wie folgt:

---

[1]) Für 12plätzige Wagen mußten 4 bis 5 Pferde eingesetzt werden.

[2]) Dabei sind inbegriffen die Pferdeposten, Autoposten: Regie-Jahreskurse, Regie-Saisonkurse, Autohalter-Jahreskurse, Autohalter-Saisonkurse.

1930 = 945 642.— Fr.
1931 = 1 581 588.— „
1932 = 2 146 605.— „

Der Post entsteht aber ein Vorteil, im Bau der vielen Bergbahnen der durch den Sport mitbeeinflußt ist (Standseil-, Schwebe- und Zahnradbahnen), die oft Ortschaften in entlegensten Sportgebieten erschließen. Dadurch ist es der Post ermöglicht worden, die mit großen Kosten verbundenen Boten- und Maultierkurse aufzulassen und ihren Transport den Bahnen zu übergeben.

Dazu kommen noch die 1932 eingeführten Autoboten. Diese sind aus den sogenannten Fuß- und Fahrboten hervorgegangen, wovon einige die Fahrten mit eigenem Automobil und auf eigene Rechnung ausführen. Die Postverwaltung zahlt ihnen die gleiche Entschädigung wie früher den Fahrboten. Sie müssen jedoch dafür Postsachen befördern, dürfen aber auch andere Transporte mitnehmen. Durch diese Neuerung werden abgelegene Ortschaften mit bescheidenen Reisebedürfnissen des Vorteils des Autobetriebes teilhaftig, ohne daß die Post größere Opfer bringen muß.

Die Posttaxen für schwere Sendungen müssen schon ihrer Natur nach etwas höher sein als die Expreßguttaxen der Bahnen, damit, wo Bahnverbindungen bestehen, die Sendungen in erster Linie diese aufsuchen und nicht zur Post abwandern. Es war und ist auch hier nicht restlos möglich, die Frachtstücktaxen der Post dem Expreßguttarif der Bahnen anzugleichen. Diese Sendungen sind allerdings für die Post von untergeordneter Bedeutung, da sie gegenwärtig kaum 0,8% des von ihr beförderten Paketgewichtes ausmachen.

Diese Angleichung ist in der Schweiz nicht so schwer durchführbar wie in Ländern, in denen die Entfernung der Postfrachtstücke an der Luftdistanz bemessen werden. Der Aufbau des Frachtstücktarifs der Post gibt hievon ein Bild. Zur Ermittlung der Taxe für Frachtstücke ist das schweizerische Postgebiet mit Einschluß des Fürstentums Liechtenstein in 54 Taxgruppen eingeteilt. Jede Poststelle wird dann einer dieser Taxgruppen zugeteilt. Hätte man dem Wortlaut des Gesetzes entsprechen müssen, so wären die effektiven Kilometer zur Taxberechnung maßgebend gewesen. Da aber diese Berechnung einen sehr großen Apparat erfordert hätte, der wegen seiner Kompliziertheit — jede Poststation brauchte einen Distanzanzeiger zu allen andern Poststationen der Schweiz — fast unanwendbar geworden wäre, und da die Frachtstücke einen verschwindend kleinen Prozentsatz vom gesamten Verkehr ausmachen, hat man sich zur

Lösung mit Taxgruppen entschlossen. Der Frachtstücktarif ist in 4 Entfernungszonen gestaffelt wie folgt:

Zonen	Entfernungen
I.	bis 100 km
II.	über 100 bis 200 km
III.	über 200 bis 300 km
IV.	über 300 km

Da nun eine Taxgruppe gewissermaßen als eine Ortschaft aufgefaßt ist, mußte eine Mittelzahl gefunden werden, die die Entfernung aller Ortschaften einer Gruppe zur andern ausdrückte. Diese Zahl wurde folgendermaßen errechnet:

Man bestimmte die mittlere Entfernung zwischen den: a) Gruppenhauptorten, b) weitestentfernten und c) nächstgelegenen Orten.

Von diesen drei Entfernungen wurde das arithmetische Mittel berechnet.

1. Luzern (Gruppe 27) — Aarau (Gruppe 1):

a) Mittlere Entfernung der beiden Hauptorte . . .	67	km
b) Mittlere Entfernung zwischen den zwei weitestentfernten Orten dieser Gruppen (Wolhusen—Koblenz)	117	„
c) Mittlere Entfernung zwischen den zwei nächstgelegenen Orten dieser Gruppen (Reiden—Brittnau)	2	„
Total	186	km
Mittel	62	„

Somit liegen alle Orte dieser beiden Gruppen unter sich in der I. Zone (bis 100 km).

2. Luzern (Gruppe 27) — Lichtensteig (Gruppe 24):

a) Mittlere Entfernung der beiden Hauptorte . . .	129	km
b) Mittlere Entfernung zwischen den zwei weitestentfernten Orten dieser Gruppen (Wolhusen—Neu-St. Johann)	170	„
c) Mittlere Entfernung zwischen den zwei nächstgelegenen Orten dieser Gruppe (Gisikon—Aadorf)	85	„
Total	384	km
Mittel	128	„

Somit liegen alle Orte dieser beiden Gruppen unter sich in der II. Zone (über 100 bis 200 km).

Für verschiedene Orte, die in direktem Sommerverkehr untereinander in der ersten Zone liegen, wie Andermatt—Sedrun, Altdorf—Linthal, Acquarossa—Disentis etc., hat man auch im Winter, wenn die Alpenpässe gesperrt sind, der ganze Verkehr umgeleitet werden muß und sie somit in die 3. oder 4. Zone zu liegen kämen, ausnahmsweise die Entfernung der nächst niedern Zone zur Berechnung angegeben. Damit wurde den Gebieten, die durch die Natur in ihrer Verkehrslage benachteiligt sind, große Erleichterung geschaffen. Zugleich ist es klar, daß die Schweiz auch im neuen Postverkehrsgesetz von 1924 für die Grundlage des Zonentarifs nicht die Luftdistanz wählen konnte. Ein Beispiel möge genügen, um zu zeigen, welcher Widerspruch in einer solchen Tarifierung bei unsern topographischen Verhältnissen entstanden wäre. Nehmen wir die Ortschaften Andermatt und Disentis, deren Entfernung im Sommer, d. h. wenn die Furka—Oberalp-Bahn fährt, 29 km beträgt; die also in der ersten Zone liegen. Im Winter, wenn der Betrieb der Bahn über die Oberalp eingestellt ist, setzt sich die Distanz folgendermaßen zusammen:

Andermatt—Göschenen (Bahn)	4 km
Göschenen—Chur (SBB.) (via Arth-Goldau—Thalwil—Ziegelbrücke)	212 „
Chur—Disentis (RhB.)	79 „
	295 km

Die Entfernung ist während der Zeit des Winterfahrplans um 266 km länger. Wiewohl die beiden Orte der tatsächlichen Kilometerzahl entsprechend in der 3. Zone lägen, wurden sie der zweiten zugeteilt. Dieser lange Weg der Pakete, der im Winter auf solchen Strecken zurückgelegt werden muß, ist für die Post äußerst verlustreich, da die Vergütungen an die Bahnen die Einnahmen weit übertreffen können. Im erwähnten Falle muß die Post ihre Vergütungen an 3 Bahnverwaltungen ausrichten; dazu kommt, daß die Rhätische Bahn Bergzuschläge erhebt und so die Strecke Chur—Disentis (79 km) die Summe der Entschädigung in die Höhe schraubt.

Wie man sieht, ist der Zonentarif der Post ein abgekürzter Distanztarif, errechnet auf Grund der effektiv zurückgelegten Kilometer.

Seine Frachtsätze betragen:

in der 1. Zone	2. Zone	3. Zone	4. Zone
60 Rp.	110 Rp.	150 Rp.	180 Rp.

Die Taxen pro Sendung für Frachtstücke über 15 bis 50 kg berechnet man von 5 zu 5 kg oder einem Bruchteil dieser Gewichtseinheit. Ein Stück von 18 kg zahlt in der 1. Zone 4×60 Rp. = 2.40 Fr., in der 2. Zone 4×110 Rp. = 4.40 Fr.

Diesem Tarifaufbau gegenüber steht der Expreßguttarif der Bahnen. Die Entfernungen werden bei ihm bei Ausrechnung der Taxen voll eingerechnet, und die Progression von Gewichtseinheit zu Gewichtseinheit beträgt 10 kg. Diese Verschiedenheiten ergeben in der Praxis natürlich Ueberschneidungen und Ungereimtheiten, die an Hand einer Tabelle am übersichtlichsten dargestellt werden können (Tabelle Seite 56).

Wenn man die Tarifüberschneidungen herauslesen will, zeigt ein Blick auf diese Tabelle, daß der Posttarif fast durchweg teurer ist als der Expreßtarif. Die genaue Kilometerzahl, bei der sich die zwei Tarifarten schneiden, ist anhand graphischer Darstellungen dargelegt (siehe Anhang 3).

Bei diesen Ausführungen habe ich die Zustellgebühr, die von den Verkehrsanstalten für den Transport ins Haus erhoben wird, nicht berücksichtigt. Trotzdem hat auch sie einen Einfluß in der Unterbietung der Bahntaxen durch die Post. Denn die Post erhebt eine Zustellgebühr von 30 Rp. für Sendungen von 5 bis 15 kg und eine solche von 50 Rp. für Stücke von höherm Gewicht. Die Camionnagetaxen der Bahnen betragen aber 50 Rp. bis 1.— Fr. in Ortschaften, in denen die Sesa noch nicht organisiert ist. Darauf ist es zurückzuführen, daß der Nahverkehr der Post noch eine relativ hohe Beförderungszahl aufweist. Nach der Statistik von 1932 betrug der Gesamtverkehr der Fahrpoststücke in einer Distanz bis 50 km 15,6%.

Aber der Versender von Expreßgut oder Frachtpoststücken denkt bei der Verfrachtung nicht nur an den tarifarischen Vorteil der einen oder andern Gruppe, sondern er kann auch noch viel mehr Vor- und Nachteile einander gegenüberstellen, um schließlich den für ihn nützlichsten als ausschlaggebend zur Wahl der Beförderung gelten zu lassen.

Es sei deshalb am Schlusse dieses Kapitels ein allgemeiner Vergleich von Postpaket und Expreßgut angeführt.

Vergleichung der Postfrachtstücktaxen mit den Expreßguttaxen der schweiz. Bundesbahnen

Zone	Strecke km	Versendungsart	Taxen der Sendungen im Gewicht von kg						
			über 15 bis 20	über 20 bis 25	über 25 bis 30	über 30 bis 35	über 35 bis 40	über 40 bis 45	über 45 bis 50
			Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
I.	50	Post	240	300	360	420	480	540	600
		Expreß	125	185	185	240	240	300	300
	100	Post	240	300	360	420	480	540	600
		Expreß	225	335	335	445	445	550	550
II.	101	Post	440	550	660	770	880	990	1100
		Expreß	230	335	335	445	445	555	555
	200	Post	440	550	660	770	880	990	1100
		Expreß	360	535	535	705	705	880	880
III.	201	Post	600	750	900	1050	1200	1350	1500
		Expreß	360	535	535	710	710	885	885
	300	Post	600	750	900	1050	1200	1350	1500
		Expreß	420	625	625	825	825	1030	1030
IV.	301	Post	720	900	1080	1260	1440	1620	1800
		Expreß	420	625	625	830	830	1030	1030
	400	Post	720	900	1080	1260	1440	1620	1800
		Expreß	455	680	680	900	900	1125	1125
	500	Post	720	900	1080	1260	1440	1620	1800
		Expreß	495	735	735	975	975	1220	1220

Expreßgutverkehr	Postpaketverkehr
1. Die Beförderung erfolgt je nach der Bestimmungsstation mit den geeigneten Personen- und Schnellzügen. Das Expreßgut genießt die schnellste Beförderung. Der Versender hat Anspruch auf Versendung mit einem bestimmten Zug.	1. Der Versender hat keinen Anspruch auf Beförderung mit einem bestimmten Zug.
2. Unbeschränktes Höchstgewicht.	2. Höchstgewicht f. Postfrachtstücke 50 kg.
3. Sämtliche Sendungen können als Expreßgutsendungen aufgegeben werden, insofern sie sich nach ihrer Natur und Verpackung für den Transport in Gepäckwagen eignen und nicht dem Postregal unterliegen.	3. Für ungeeignete Stücke 30% Zuschlag (Sperrgut).
4. Aufgabe bis kurz vor Abfahrt der betreffenden Züge (Mindestfrist 10 Minuten; ausnahmsweise 5 Minuten). Die Aufgabe wird auf Wunsch des Versenders durch den Camionneur besorgt, die Sendungen werden im Domizil abgeholt. Auf größern Stationen ist die Aufgabe zu jeder Tages- und Nachtzeit möglich.	4. Aufgabe nur während der Schalterstunden oder gegen Gebühr. Die Sendungen werden auf Wunsch auch abgeholt.
5. Volle Haftung der Eisenbahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung der Ware, mit Vorbehalt der gesetzlichen Haftpflichtbeschränkungen (TG. Art. 31, TR. 86)	5. Entschädigungen für Verlust im gemeinen Wert, den eine Sache der selben Art und Beschaffenheit am Aufgabeort zur Zeit der Aufgabe hatte, höchstens aber Fr. 25.— für jedes Kilogramm.
6. Aufgabe von unbeschränkter Stückzahl als Sendung.	6. Aufgabe von nur 1 Stück als Sendung.
7. Zustellung der Ware nur gegen Gebühr, die in allen Fällen höher ist als 50 Rp.	7. Zustellung der Pakete ins Haus mit Zustellungsgebühr. Mindesttaxe für Pakete über 5 kg 30 Rp.
8. Der Sesa - Franko - Domizil - Dienst schafft die Möglichkeit, Expreßgutsendungen „franko Domizil“ aufzugeben, d. h. einschließlich der Zufuhr zum Domizil zu frankieren.	8. Frankierung in allen Fällen vom Aufgabeort bis zum Domizil des Empfängers.
9. Berechnung der Transportentfernung nach Tarifkilometern.	9. Berechnung der Transportentfernung nach 4 Zonen.
10. Aufgabe der Expreßgutsendungen auch nach einer Reihe von Dampfschiff- und Postautomobilstationen.	10. Aufgabe nach allen Orten.
11. Expreßgutsendungen können auch mit Nachnahme belastet werden im Betrage von mindestens Fr. 5.— bis zum Wert der Sendung.	11. Nachnahmebelastung auf alle Beträge.
12. Bahn rechnet nur nach Gewicht bei der Tarifierung.	12. Post rechnet nach Gewicht und Stück bei der Tarifierung.
13. Staffelung der Gewichtssätze überall von 10 zu 10 kg.	13. Staffelung der Gewichtssätze für Poststücke bis 15 kg wie folgt: bis 250 g 250 „ bis 1 kg 1 kg „ „ 2½ „ 2½ „ „ „ 5 „ 5 „ „ „ 7½ „ 7½ „ „ „ 10 „ 10 „ „ „ 15 „ für Frachtstücke über 15 bis 50 kg von 5 zu 5 kg.

6. Kapitel

Fahrposttaxen und Bahnergänzungsdienst

Durch die immer größer gewordene Konkurrenz des Automobils gegenüber den Bahnen wurde auf Veranlassung der schweizerischen Bundesbahnen die Sesa (Schweiz. Expreß-AG.) gegründet. Man war sich klar, daß es ein Unsinn wäre, das Automobil mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu boykottieren. So hat man in dieser Einrichtung ein Organ zur Ueberbrückung der entstandenen Schwierigkeiten geschaffen. Das Vordringen des Motorlastwagens im Güterverkehr hat vor allem eine Verbilligung des Zu- und Abfuhrdienstes, sowie eine Ausdehnung der durchgehenden Beförderung von Haus zu Haus notwendig gemacht. Es sind Probleme, die mit ihrem Ziele „Ergänzungsdienste von Bahntransporten" in das Problem von „Bahn und Auto" gehören und mit der Post nicht direkt zu schaffen haben; da aber Taxenunterbietungen durch sie im Verkehr von kleinern Transportquantitäten eintreten, so müssen diese Organisationen doch auf ihre Auswirkungen hin untersucht werden.

Als erster Vorteil der Bahnen gegenüber der Post muß der im Jahre 1929 gegründete Sesa-Franko-Domizilierungsdienst (abgekürzt SFD.) gewertet werden. Damit ist nun den Versendern die Möglichkeit gegeben, auch Expreßgutsendungen „Franko Domizil", d. h. einschließlich der Zufuhr zum Domizil des Empfängers, zu spedieren. Als Camionnagetaxe wird bei solchen Sendungen stets nur der Satz der ersten Zone des Camionnagetarifs berechnet, gleichgültig, in welcher Zone sich das Domizil des Empfängers befindet. Die Camionnagetaxen können dadurch schon am Versandorte festgestellt und erhoben werden, ohne daß sie erst nach Zustellung der Sendung dem Empfänger oder Absender mitgeteilt und belastet werden. Dieser neue Dienst erstreckt sich auch — wie vorhin erwähnt — auf Expreßgutsendungen. Solche SFD.-Expreßgutsendungen können auf allen Stationen von den am direkten schweizerischen Expreßgutverkehr beteiligten Transportanstalten aufgegeben werden. Als SFD.-Sendungen werden aber von der Versandstation nur solche Expreßgüter

übernommen, deren Endempfänger in einem der im Tarif aufgeführten Orte domiziliert ist. Für derartige Franko-Domizil-Sendungen übernimmt die Sesa vom Zeitpunkt der Uebergabe an den offiziellen Camionneur oder an die Expeditionsstelle der Versandstation bis zur Ablieferung an den endgültigen Empfänger die volle Haftpflicht nach Eisenbahnrecht. Durch diese Organisation ist die Post eines alten Vorteils beraubt worden; nämlich, daß man bei ihr allein Domizil frankieren konnte, ein Vorteil, der bei den geringern Expreßguttaxen der übergewichtigen Stücke (über 5 kg) auf höhere Distanzen reichlich ausgenützt wird, insofern der Empfänger an einer Sesa-Station domiziliert ist.

Im Zusammenhang mit den Sesa-Bestrebungen steht die Schaffung der Asto (Automobil-Stückgut-Transport-Organisation). Es wurden hier die Vorzüge des Kraftwagens noch in erweitertem Maße einbezogen, um die entstandenen Interessengegensätze von Schiene und Straße leichter überbrücken zu können.

Die Asto ist kein neues, selbständiges Unternehmen, sondern nur eine Organisationsform. Die Schweizerischen Bundesbahnen bleiben nach wie vor Frachtführer. Die Sesa besorgt die automobilseitige Durchführung der Asto. Mit ihrer Hilfe wird die Beförderung der Bahnstückgüter der Schweizerischen Bundesbahnen ganz oder streckenweise an den Kraftwagen übertragen.

Bis jetzt waren es hauptsächlich die langsamen und schwerfälligen Stückgüterzüge, die die Eisenbahn gegenüber dem beweglichen und raschen Auto benachteiligten. Um diesen Nachteil zu beseitigen, hat die Asto im Bahngüterverkehr eine Umstellung getroffen.

Die Organisation der Bahnersatzdienste gibt uns folgendes Bild:

Für die Asto wurden sogenannte Verkehrszentren bezeichnet, welche die Stützpunkte der Asto-Automobilbetriebe sind.

Als solche wurden ausgewählt:

1. die großen Umladeplätze der SBB., z. B. Zürich, Winterthur;
2. alle größern Städte und, wenn möglich, Kantonshauptorte, z. B. Frauenfeld;
3. wichtige SBB.-Knotenpunkte, z. B. Romanshorn;
4. Anschluß-Stationen wichtiger Privatbahnlinien, z. B. Weinfelden;
5. Stationen, die sich zufolge ihrer geographischen Lage als Stützpunkte für den Automobilverkehr besonders gut eignen.

Die übrigen Bahnstationen werden als Zwischenstationen bezeichnet, z. B. Islikon, Müllheim-Wigoltingen, Amriswil.

Das Einzugsgebiet eines Verkehrszentrums wird dessen „Asto-Kreis" genannt. Dieser umfaßt alle an den vom Verkehrszentrum ausgehenden SBB.-Linien (Asto-Strecken) gelegenen Stationen, einschließlich der nächsten Verkehrszentren, sowie die innerhalb eines gewissen Umkreises dieser Stationen befindlichen Ortschaften.

Es wird unterschieden zwischen Asto-Lokalverkehr und Asto-Fernverkehr.

Der Asto-Lokalverkehr umfaßt den Verkehr:

1. zwischen zwei benachbarten Verkehrszentren;
2. zwischen einem Verkehrszentrum und den in dessen „Asto-Kreis" gelegenen Zwischenstationen;
3. der Stationen unter sich, die zwischen zwei Verkehrszentren liegen;
4. zwischen den Zwischenstationen einer Asto-Strecke und der an den im nächsten Verkehrszentrum einmündenden Asto-Strecken gelegenen Zwischenstationen.

Als Asto-Fernverkehr wird der gesamte übrige Verkehr bezeichnet.

Die Beförderung der Güter wird teils der Bahn, teils dem Kraftwagen übergeben. Die Lastautomobile besorgen:

a) den Lokalstückgüterverkehr;
b) den Fernstückgüterverkehr ab den Zwischenstationen nach den nächsten Verkehrszentren und ab diesen nach den Zwischenstationen, für die das Stückgut bestimmt ist.

Der Bahn verbleibt dann noch zu befördern: die an den Verkehrszentren abgelieferten und die nach den Verkehrszentren mit Lastautomobilen zugeführten Stückgüter des Asto-Fernverkehrs, bzw. die für die Verkehrszentren bestimmten und die nach den Zwischenstationen abzuführenden Stückgüter dieses Verkehrs. Die bisherigen Stückgüterzüge werden bei der Asto in Nahgüterzüge umgewandelt und vermitteln nur den Vieh- und Wagenverkehr, so daß ihre Aufenthalte stark gekürzt sind.

Jede Asto-Bahnstrecke entspricht einer Asto-Automobilstrecke, z. B.: Winterthur—Frauenfeld, Luzern—Zug, Basel—Delémont, Genève—Nyon.

Die auf den einzelnen Automobilstrecken organisierten Automobilkurse verkehren gemäß besonderm Fahrplan. In Verbindung mit diesen Kursen besorgen die Asto-Unternehmer die Camionnage von Stückgutsendungen an den Zwischenstationen, wo keine Sesa-Agenturen bestehen.

Im Asto-Lokalverkehr werden die Lokalsendungen in zwei Arten unterschieden:

1. Domizil-Domizil-Sendungen, die mit direkten Tarifen vom Domizil des Aufgebers ins Domizil des Empfängers befördert werden;

2. Sammelstelle-Domizil-Sendungen, die bei einer Sammelstelle (Station) zur Beförderung ins Domizil des Empfängers aufgegeben werden, und für die ebenfalls direkte Tarife zur Anwendung kommen.

Durch die Asto wird es möglich, den Domizillieferungsdienst der Sesa auf das ganze Netz der Schweizerischen Bundesbahnen auszudehnen. Sie bildet dazu eine sehr leistungsfähige Nahverkehrsorganisation, die in erster Linie helfen soll, der Bahn den durch den Kraftwagen verloren gegangenen Verkehr wieder zurückzuführen.

Für die versuchsweise Durchführung des Asto-Betriebes ist die 56 km lange, doppelgeleisige und elektrisch betriebene Strecke Winterthur—Romanshorn gewählt worden.

Durch die Neuordnung der Stückgüterzüge wurde der Transport von Stückgutsendungen beschleunigt. Mit der Schaffung von Nahgüterzügen kommt diese Transportbeschleunigung vielfach — bis zum Domizil berechnet — der Personenzugszeit nahe, an welche der Posttransport für die kleinern Stationen gebunden ist. Früher benötigte ein Stückgüterzug auf der Versuchsstrecke total 1451 Minuten. Durch Kürzung der Aufenthalte auf vielen kleinern Stationen — die möglich wurde, weil für solche Orte keine besondern Stationswagen und Hilfskurswagen gebildet werden mußten — konnte die Laufzeit der Nahgüterzüge auf 985 Minuten verringert werden.

Folgende Anordnung[1]) soll diese Zeitersparnisse veranschaulichen:

Strecke und Zwischenstationen	Nr. der Nahgüterzüge			
	6707	6721	6702	6728
	Minuten			
Oberwinterthur—Islikon: 4 Stationen, Mittel	9	4,5	4,5	Durchfahrt
Felben—Märstetten: 4 Stationen, Mittel	5	5	5,25	5
Bürglen—Amriswil: 5 Stationen, Mittel	5	8,2	5	5
Ganze Strecke, 2 Zwischenbahnhöfe und 13 Stationen: Total Haltezeit	156	119	135	140

[1]) Aus SBB.-Nachrichtenblatt. Art. von A. Meyer.

Anhand dieser Aufenthaltskürzungen konnte eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit von 9 km/Std. auf 13½ km/Std. oder um 50% erzielt werden. Damit wird aber nicht nur Zeit gewonnen, sondern es werden auch kostspielige Spesen erspart. Laut Berechnungen belaufen sich die Selbstkosten für die Bundesbahnen für ein Stückgut im Kreis I 63 Rp., im Kreis II 52 Rp. und im Kreis III 46 Rp. Darin ist aber nur die Abfertigungsgebühr (Inempfangnahme, Kontrolle, Etikettierung, Einschreiben etc.) enthalten, ohne Traktionskosten. Der Minimaltarif für Stückgut beträgt 50 Rp. Für dieses der Bahn teilweise verlustbringende Geschäft mußte ein Stückgüterzug an den kleinen Stationen anhalten; dabei waren an Personal ein Abfertigungsbeamter, ein Schuppenbeamter und das Zugspersonal notwendig. Mit dem Durchfahren kleiner Ortschaften wird also nicht nur die Strecke für mehr Schnell- und Eilzüge frei, sondern die Bahn kann einen unrentablen Teil ihres Verkehrs an ein Verkehrsmittel abgeben, das ihn besser bewältigen kann.

Für diese zwei Organisationen (Sesa und Asto) wird ein Idealzustand erstrebt, der dann erreicht wäre, wenn eine das ganze Land umfassende, zuverlässige Organisation eine Gütersendung von einem beliebigen Domizil nach irgendeinem andern in der Schweiz gelegenen, auf Straßen zugänglichen Domizil befördern könnte. Dieses Ziel wird aber für die Sesa und Asto, die sich nicht auf ein Monopol oder Regal stützen können, kaum erreichbar sein, wie für die Postverwaltung. Die Sesa und Asto können deshalb keine schlecht rentierenden Strecken übernehmen, da sie nicht die Möglichkeit besitzen, mit den Erfolgen aus verkehrsreichen Gegenden die mit Verlust arbeitenden Betriebe zu decken. Wie sich die Auswirkungen dieser engen Zusammenarbeit der beiden Verkehrsorganisationen auf die Post äußern, ist in den folgenden Zeilen dargelegt.

Wir haben gesehen, daß mit der Transportbeschleunigung die Bahn mit Hilfe der Asto fast allen modernen Anforderungen an Schnelligkeit der Bedienung, Billigkeit, Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit ebenso Genüge leistet wie die Post. Die Asto hat zu diesem Zweck einen Fahrplan und einen speziellen Tarif ausgearbeitet; ebenso bestehen täglich zweimal Beförderungsmöglichkeiten, was der Zustellung im Paketverkehr der Post entspricht. Durch den Asto-Tarif wird die bisherige Unterbietung der Poststücktaxen auf kleine Entfernungen noch erheblich verschärft. Es kosten nach dem eingeführten Tarif bis 50 km Entfernung:

	Taxe	Zustellgebühren		Post	Asto[1])
Sendungen Sammelstelle-Domizil:					
5 bis 7½ kg . .	120	+ 30 =		150	
7½ „ 10 „ . .	150	+ 30 =		180	100
10 „ 15 „ . .	200	+ 30 =		230	
	Taxe	**Gebühren**			
		Abh.	Zust.		
Sendungen Domizil-Domizil:					
5 bis 7½ kg .	120	+ 40	+ 30 =	190	
7½ „ 10 „ .	150	+ 40	+ 30 =	220	140
10 „ 15 „ .	200	+ 40	+ 30 =	270	

Durch diese Asto-Tarifansätze ist der Unterschied von Post und Eisenbahnfracht zu Ungunsten der Post noch weiter vergrößert worden. Es ist mit großer Sicherheit anzunehmen, daß überall, wo Astolinien eröffnet werden, die übergewichtigen Stücke (über 5 kg) im Nahverkehr von der Post zur Asto abwandern. Es ist klar, daß die Post dieser neuen Organisation nicht gleichgültig gegenüberstehen kann, da ihr Verkehr erheblich vermindert und sie einen Verlust von 1 Million Franken erleiden wird. Sie wird damit auch der Mittel beraubt, mit denen sie die Verluste, die auf den Poststücken von 5 bis 15 kg im Fernverkehr entstehen, decken konnte.

[1]) Bei der Asto kostet bei Sendungen Sammelstelle-Domizil ein Stück

bis 4 km 60 Rp.
von 5 km „ 9 „ 70 „
„ 10 „ „ 19 „ 80 „
„ 20 „ „ 29 „ 90 „
„ 30 „ „ 75 „ 100 „

Bei Sendungen Domizil-Domizil ein Stück bis 4 km 100 Rp.
von 5 km „ 9 „ 110 „
„ 10 „ „ 19 „ 120 „
„ 20 „ „ 29 „ 130 „
„ 30 „ „ 75 „ 140 „

Durch diese Entfernungsstaffelung wird der Posttarif noch weiter unterboten.

Mit der Tarifverbilligung der Asto zeigt sich auch bei den Domizil-Domizil-Sendungen der große Vorteil, daß die Sendungen zu einer kleinern Taxe als bei der Post beim Hause des Versenders abgeholt und direkt ins Domizil des Empfängers geliefert werden. Bei der Sesa wurde bereits der Franko-Domizil-Dienst für Expreßgutsendungen eingeführt, d. h. der Versender konnte — auch wie bei der Post — seine Versandgüter direkt bis zum Empfänger frankieren. Infolge des neuen, nun noch erweiterten Vorteils des Abholens der Güter beim Versender werden wohl die Stückgüter erst recht von der Post zur Asto abwandern, da die Asto noch einen Fahrplan aufgestellt hat und damit den Empfänger über die genaue Ankunftszeit der Sendung orientiert.

Es muß allerdings berücksichtigt werden, daß zum Wesen der Post der kleingewichtige Güterverkehr gehört und sie den übergewichtigen Verkehr den Bahnen überlassen soll. Dieser Gedanke hat sich auch praktisch in der Tarifbildung ausgewirkt, indem die Posttaxen des Zonentarifs höher gehalten sind als die Expreßguttaxen der Bahnen. Der Zonentarif der Post überläßt aber den Bahnen diesen Vorteil erst für Sendungen über 15 kg. Von den Päckereien von 5 bis 15 kg sucht die Post ihre häufigsten Verluste an den höhergewichtigen Sendungen wettzumachen. Es sind somit nur die Päckereien in der Gewichtsstufe von 5 bis 15 kg für die Post durch die Asto als verloren zu betrachten. Für die Post ist aber dieses Minus an Verkehr doppelt unliebsam, da es nur den Nahverkehr betrifft, bei dem der eigentliche Gewinn des Transportes lag, da bei ihm die Rückvergütungen an die Bahnen die Einnahmen gewöhnlich nicht übersteigen.

Wie früher dargelegt wurde, ist der Zonentarif der Post so hoch gehalten worden, weil der Post der Transport in die verkehrsarmen Gebirgstäler vorbehalten blieb. Dieser Transport in die Seitentäler der Alpen hat sich nun auch schrittweise der Sesa und der Asto zugewendet. Dieser Uebergang auf die neuen Organisationen bedeutet aber für die Post eher eine Entlastung als eine Konkurrenz, da ja die kleinen Pakete bis zu 5 kg auf alle Fälle ihr zur Beförderung bleiben. Im Kanton Graubünden wurde bereits von der Asto in verschiedenen Tälern ein regelmäßiger Gütertransportdienst geschaffen, und im Jahre 1931 kam noch ein solcher, der das Bergell von der Landesgrenze an mit St. Moritz verbindet, dazu. Agenturinhaberin dieses letztern ist die schweizerische Postverwaltung, die ihn durch einen Unternehmer betreiben läßt.

Im Jahre 1933 schuf die Bahnhofinspektion Luzern einen Ausstrahlungs- und Verteilungsdienst. Er soll den von den Bahn-

stationen abseits liegenden Ortschaften die Zu- und Abfuhr von Waren ermöglichen. Dabei ist eine direkte Hauslieferung angeschlossen, die überall dort erfolgt, wo die Häuser direkt oder in unmittelbarer Nähe der Durchfahrtsstraßen liegen, zu denen die Zufahrt mit Lastwagen gut erfolgen kann. Der Ausstrahlungsdienst ist aber ein reiner Camionnagedienst und nicht ein Bahnergänzungsdienst wie derjenige der Sesa und Asto. Wird die Sesa später sich erweitern und Luzern in ihren Wirkungskreis einbeziehen, so kann dieser Verteilungsdienst nicht mehr neben ihr bestehen, und die Frage muß endgültig geregelt werden.

Es wurden von Luzern aus 4 Kurse geschaffen, die an bestimmten Tagen und Tageszeiten verkehren:

Kurs 1: Luzern—Emmen—Eschenbach—Ballwil—Gelfingen—Hitzkirch—Ermensee—Hochdorf—Luzern.

Kurs 2: Luzern—Gerliswil—Rothenburg—Römerswil—Münster—Sursee—Münster—Neudorf—Luzern.

Kurs 3: Luzern—Adligenswil—Udligenswil—Rotkreuz—Risch—Immensee—Küßnacht—Luzern.

Kurs 4: Luzern—Ebikon—Buchrain—Gisikon—Oberrüti—Sins—Mühlau—Sins—Heiligkreuz—Rotkreuz—Gisikon—Luzern.

Diese Kurse vermitteln den Stückgüterverkehr von Luzern aus nach den aufgeführten und den dazwischenliegenden Orten, sowie dieser Orte unter sich, nach einer Station zum Weiterversand oder direkt zum Empfänger ins Haus.

Der Tarif ist wie folgt aufgebaut:

Zone	Distanz	Art der Sendung	Frachtsätze bis 1000 kg	über 1000 kg
1	1 bis 10 km	Sammelstelle-Haus	90	70
		Haus-Haus	140	110
2	11 bis 20 km	Sammelstelle-Haus	150	110
		Haus-Haus	200	150
3	21 kg und mehr	Sammelstelle-Haus	210	150
		Haus-Haus	260	190

Die Frachtsätze der ersten Zone bilden zugleich die Mindestfrachten. Es tritt hier eine Unterbietung der Fahrposttaxen ein, die auf alle Entfernungen des Verteilungsdienstes bestehen bleibt.

Sendungsart	Post				Verteilungsdienst		
	Taxe	Zustellgebühr			1. Zone	2. Zone	3. Zone
Sammelstelle-Haus							
5 bis 7½ kg	120	+ 30		150			
7½ „ 10 „	150	+ 30		180	90	90	90
10 „ 15 „	200	+ 30		230			
	Taxe	Gebühren					
		Abh.	Zust.				
Haus-Haus							
5 bis 7½ kg	120	+40	+ 30	190			
7½ „ 10 „	150	+40	+30	220	140	140	140
10 „ 15 „	200	+40	+30	270			

Eine Würdigung dieses Taxverhältnisses ist bei den Ausführungen der Asto schon erfolgt, da dort ähnliche Verhältnisse zutreffen.

7. Kapitel

Postvergütung

Die Rückvergütungen, die die Post den Transportanstalten zu zahlen hat, bleiben nicht ohne Wirkung auf die Fahrposttaxen. Die Höhe der Stücktaxen ist durch den Anteil vorgeschrieben, den die Post ihrerseits wieder den Bahnen für den Pakettransport zu vergüten hat. Man darf nicht vergessen, daß die Post, als sie einzelne Stücktaxen gegenüber der Vorkriegszeit um 125% steigerte, hiezu genötigt war, da sie den Bahnen durchschnittlich eine um 140% höhere Entschädigung zahlen mußte. Die Frage der Tarifverbilligung wurde in der Botschaft zum neuen Postverkehrsgesetze geprüft und an Hand der soeben angeführten Ueberlegungen zurückgewiesen. Es betraf damals die Herabsetzung der Taxe von Fr. 1.50 für Stücke über 5 bis 10 kg. Hier wurde die teure Post eine unausweichliche Folge der teuren Bahn.

Dieses Problem hat nicht nur den schweizerischen Transportanstalten und Unternehmungen zu schaffen gegeben, sondern fast alle andern Staaten haben ihr Verhältnis von Post und Bahn in der Nachkriegszeit neu geordnet. So dürfte auch aus dem Grunde der Allgemeingültigkeit eine kurze Darlegung der schweizerischen Verhältnisse nicht uninteressant erscheinen[1]).

Die Post zahlt Vergütungen dafür, daß die Bahnverwaltung die Bahnpostwagen in ihre Züge anschließt und sie hin und her führt. Die Wagen selbst gehören der Postverwaltung, die für Unterhalt, Schmieren, Reinigen, Beleuchten und Heizen selbst aufkommt. Die Bahn hat sich mit dem Inhalt der Wagen nicht zu befassen, d. h. sie muß nicht dafür besorgt sein, daß die Postsendungen richtig behandelt, ein- und ausgeladen und zugestellt werden. Sie trägt keine besondere Haftpflicht

[1]) Vergl. den Aufsatz „Die Bemessung der Vergütung für die Postbeförderung auf der Eisenbahn" von Dr. Furrer, Generaldirektor der Schweiz. Post- und Telegraphenverwaltung in der Post-Zeitschrift Nr. 1, 1929.

und hat keine besondern Abrechnungen und Schriften darüber zu führen. Das mitfahrende Personal ist von der Post angestellt und nicht von der Bahn. Es gibt zwar Fälle, bei denen ausnahmsweise das Zugspersonal den Postdienst mitbesorgt, das geschieht aber nur gegen besondere Entschädigung. Besondere Verhältnisse sind auch solche, bei denen die Post Stationsräume, Geleise und Rampen für sich allein benützt. Diese Beanspruchungen werden aber von ihr in jedem einzelnen Fall besonders vergütet. Solche Abmachungen der Post mit den Bahnverwaltungen gehören aber nicht mehr in den Rahmen dieser Untersuchung, da es sich hier nicht um den Transport der Poststücke handelt.

Als wirkliche Beförderung der Bahnpostsachen ist also hier nur die Traktion und das Rangieren der Bahnpostwagen zu verstehen. Das ist der Grundgedanke für die Bemessung der Vergütung. Dabei wird von der Post die Meinung vertreten, daß das Gewicht einer Bahnpostwagenladung nicht von wesentlicher Bedeutung sei, da die Nutzlast der Wagen im Verhältnis zu ihrer Tara gering ist; auf Normalspurbahnen pro Achse durchschnittlich nur 0,8 Tonnen Last auf 8 Tonnen Tara.

Die geringste Forderung, die die Bahn von der Post verlangen kann, ist jedenfalls die, daß die Bahn für die Kosten des Posttransportes genügend entschädigt wird. Das sind die Kosten, die der Bahn erspart blieben, wenn sie keine Posttransporte zur Beförderung annehmen müßte; nicht aber die Kosten, die der Bahn bei jeder Zugführung entstehen. Wenn die Bahn für die Kosten gedeckt ist, die daraus erwachsen, daß den Zügen Postwagen beigegeben werden, so erleidet sie am Posttransport keinen Schaden mehr.

Den Bahnen aber erwachsen keine Vorteile aus der direkten Beförderung der Postsachen. Es ist klar, daß die Post den obenerwähnten Standpunkt einnimmt, da sie verfassungsmäßig nicht nur sich selbst erhalten, sondern auch als Regieverwaltung Ueberschüsse an die staatliche Kasse abliefern muß. Aus diesem Grunde legt der Staat dem Eisenbahnbetrieb Bedingungen auf, die dem Postbetrieb Vorteile zukommen lassen. Es ist also nicht zweckbestimmend für die Post, daß ihre Dienste durch die Bahnen geschäftlich ausgenützt werden.

Man muß allerdings bedenken, daß die Post durch den Bau der Bahnen viele unrentable Postlinien auflassen konnte, und daß sie so ihren Gewinn wenigstens mit den schlechtrentierenden Bahnen teilt. Dieser Vorteil ist heute aber nicht mehr so groß zu veranschlagen, da an Stelle des frühern Pferdebetriebes das Auto getreten ist und den Betrieb viel wirtschaftlicher gestaltet, besonders weil die Post mit zollfreiem Benzin fährt. Durch den

Bahnbau wurde die Beförderung der Güter allgemein beschleunigt und verbilligt. Da die Post wie die Eisenbahnen im Dienste der Allgemeinheit arbeitet, so ist es auch billig, daß ihr diese Verkehrsverbesserungen ebenfalls zuteil werden.

Um aber ein gedeihliches Zusammenarbeiten der beiden Verkehrszweige zu ermöglichen, ist es von Interesse, daß nicht nur die Post allein den Vorteil aus dem Transporte zieht, sondern daß beide in einem gesunden Verhältnis sich in den Nutzen teilen. So ist die Postverwaltung bestrebt, den Bahnen auch über ihre effektiven Transportleistungen hinaus einen Beitrag an die allgemeinen Betriebskosten zu entrichten.

Darüber, wie hoch und wie dieser Beitrag zu berechnen sei, gehen begreiflicherweise die Meinungen der Verwaltungen auseinander. Die Eisenbahnen suchen sich eine möglichst hohe Summe zu sichern, und die Post ist bestrebt, die Zahlung möglichst gering zu gestalten.

Die Post geht dabei von ähnlichen Ueberlegungen aus, wie sie bei der Taxbildung für die sogenannten Mitläufertransporte üblich sind. Darnach betrachtet sie die Postwagen, die an die Züge angehängt werden, als reinen zusätzlichen Verkehr, d. h. die Züge werden genau gleich geführt mit oder ohne Post. Das ganze Lokomotiv-, Zugs-, Stations- und Streckenpersonal hat seinen Dienst ebenso zu versehen, ob ein Postwagen mitgeführt wird oder nicht. Diese Mitläufertransporte verursachen verhältnismäßig geringe Mehrkosten; eine Ausnahme bilden die Transporte, bei denen das Zugspersonal einen Teil der Postverrichtungen besorgt, diese werden aber speziell entschädigt. Bei den Mitläufertransporten verwendet die Bahn die Postwagen auch als Schutzwagen in ihren Zügen, dadurch kann sie, wenn sonst keine Eilgut- oder Fourgonwagen mitlaufen, einen Wagen ihrer Verwaltung ersparen. Allerdings ist nicht zu vergessen, daß ein Bahnpostwagen genügen kann, um einen Vorspann oder eine neue Zugskomposition nötig zu machen. Durch eine solche Maßnahme können dann allerdings der Bahn erhebliche Mehrkosten erwachsen. Dies ist ein Fall, der heute zwar weniger eintritt, da seit der Elektrifikation der meisten unserer Bahnen das Intensitätsmaximum weiter hinausgeschoben worden ist. Es gibt immerhin Züge, die mehr als nur einen Bahnpostwagen mitführen; so führt z. B. Zug[1]) laut Zugbildungsplan des Kreises II der SBB. 8 Postwagen. Seine Zusammensetzung ist wie folgt:

[1]) Nachtschnellzug Zürich—Genève.

[1])

Ord. Nr.	Eigentumsbahn	2 Zürich—Olten Lok. Ae 4/7	Norm. 600 t
1	Eilgut	1 K 2 d	Zürich—Genève
2	,,	1 K 2 d	Zürich—Bern
3	,,	1 K 2 d	Zürich—Biel
4	Post	[1]) 1 Z 3/i	Zürich S 29—Biel
5	,,	[1]) 1 Z 3/i	Zürich—Biel
6	,,	[1]) 1 Z 3/i	Zürich S 29—Bern (ab 2. X.)
7	,,	[1]) 1 Z 3/i	Zürich S 29—Bern
8	,,	1 Z 3/o	Zürich S 29—Bern
9	,,	[1]) 1 Z 3/o	Zürich S 29—Lausanne
10	,,	[1]) 1 Z 2/p	St. Gallen—Genève
11	,,	1 Z 4/i	Chur—Genève
12	SBB.	1 F 4 ü	Zürich—Genève
13	,,	1 AB 4 ü	München—Lyon
14	,,	1 C 4 ü	
15	,,	2 C 4 ü	[2]) bis Bern
16	,,	1 AB 4 ü	Zürich—Olten (hinter Kurs 57a)

[1]) Fällt aus Nacht Sonntag-Montag.

[2]) Nur an Sonn- und allgem. Feiertagen, am Oster- und Pfingstmontag sowie am Stephanstag.

Bei dieser Zugskomposition dürfte es ersichtlich sein, daß die Post an der Führung des Zuges ein unverkennbares Interesse hat. Wenn wir die Achszahl berücksichtigen, zeigt sich, daß oft die maximale Zahl fast erreicht wird. Sie beträgt von:

Samstag auf Sonntag 48
Sonntag auf Montag 34
Montag auf Dienstag bis Freitag auf Samstag 51

---

[1]) Erläuterungen zu den Wagenbezeichnungen:

Z = Bahnpostwagen
K = gedeckter Güterwagen
F = Gepäckwagen
A—B = Wagen 1. und 2. Klasse
C = Wagen 3. Klasse.

Die Zahlen nach der Serienbezeichnung geben die Achszahl an.

Die höchstzulässige Achszahl einer Zugskomposition beträgt für eine Schnellzugslokomotive (Ae 4/7) 60, wenn nicht die Geschwindigkeit vermindert oder eine neue Komposition aus den überzähligen Achsen gebildet werden muß. An gewöhnlichen Werktagen ist die Achszahl 51; es genügen also zwei 4-achsige Postwagen, um die Höchstzahl praktisch zu erreichen. An den Weihnachtstagen, an denen der Postverkehr seine gewöhnlichen Grenzen weit überschreitet, muß auch dieser Zug tatsächlich 2 mal geführt werden. Daß dieser Fall nicht öfters eintrifft, verdankt die Post nur den zahlreichen Beförderungsmöglichkeiten, die ihr die schweizerischen Bahnen bieten, und so genügt in der Regel nur ein Bahnpostwagen, und das angeführte Beispiel bleibt vorläufig eine Ausnahme.

Dieser Zug wird seit den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts geführt. Damals wurde von der Bahnverwaltung der Einführung von Nachtzügen großer Widerstand entgegengesetzt. So kam auch im vorliegenden Falle, da die Paris—Lyon—Méditerranée-Bahngesellschaft sich weigerte, einen in Genf ankommenden Nachtzug weiterzuführen, nur interner und Postverkehr in Frage. Die Bahnverwaltungen bezeichneten dann auch solche Züge als „nächtliche Postzüge". Da, wie bemerkt, keine direkte internationale Verbindung bestand, ist die Einstellung der jetzt mitgeführten direkten Wagen wesentlich neuern Datums. Es muß hier aber beigefügt werden, daß in neuester Zeit die Bahn mehr Interesse an der Führung von Nachtzügen bekundet. Es ist nämlich die geeignetste Zeit, um wirksam mit dem Flugverkehr in Konkurrenz treten zu können. Das währt allerdings nur so lange, als der nächtliche Flugverkehr noch nicht auf dem ganzen Gebiet der Schweiz organisiert ist.

Heute nimmt die Post hinsichtlich der Bahnen eine Sonderstellung ein, nicht nur, weil sie selbst eine staatliche, öffentliche Anstalt ist und ihr dadurch volkswirtschaftlich bedeutende Aufgaben und Lasten auferlegt sind, sondern auch, da sie durch die Zahl und Regelmäßigkeit ihrer Wagenläufe einer der Großbenützer ist, denen allen von den Bahnen gewisse Rabatte eingeräumt werden.

Um eine annähernd sichere Entschädigungssumme der Postverwaltung errechnen zu können, wird von einer bestimmten Größe ausgegangen, die im Kostenbetreffnis auf den allgemeinen Wagenachskilometer zu finden ist. Es kann schätzungsweise angenommen werden, daß, wenn das Kostenbetreffnis des allgemeinen Wagenachskilometers z. B. 30 Rp. beträgt, dann auf den Postwagenachskilometer — wegen der vorher angeführten Eigentümlichkeiten des Posttransportes — $^2/_3$, d. h. 20 Rp. entfallen. Darin sind

aber alle Betriebskosten voll berücksichtigt. Man muß also noch den Rabatt für Mitläufer-, Groß- und Abonnementsverkehr sowie die Betriebskosten, an denen der Postwagentransport nicht beteiligt ist, wie Ausgaben für das Personal der Einnehmereien, Güterschuppen und Gepäcklokale etc., abziehen. Es bleibt noch höchstens die Hälfte der Anteilkosten, und der Betrag senkt sich auf 10 Rp. Im allgemeinen erachtet die Post, daß die Bahn mit einer Vergütung für den Postwagenachskilometer von $^2/_3$ der Kosten des allgemeinen Wagenachskilometers angemessen bezahlt ist und dabei noch darüber hinaus den Posttransport als ein erwünschtes Geschäft betrachten kann.

Die Postentschädigung wird aber nicht direkt nach den durchfahrenen Achskilometern entrichtet, sie beträgt $^3/_4$ der Eilguttaxe für Stücke über 5 kg. Sie bezieht sich damit nicht auf die Leistung, sondern ist an den Tarif geknüpft. Die Angabe der Entschädigungssumme nach Achskilometern ist eine Umrechnung der Gesamtleistung. So beliefen sich die Zahlungen an die Bundesbahnen für Paketbeförderung im Jahre 1931 auf 8 773 016.— Fr. oder 93,9 Rp. für jedes Poststück über 5 kg Gewicht oder 16,25 Rp. auf einen Achskilometer.

Die Neuordnung der Stückguttaxen im Jahre 1921 bot große Schwierigkeiten, da sie den Bahnfrachten angeglichen werden mußten. Diese Angleichung mußte nicht nur wegen der schweren Stücke, für die die Post das Regal nicht besitzt und somit mit den andern Frachtführern in freien Wettbewerb tritt, erfolgen, sondern auch, weil die Bahntaxen die Grundlage für die von der Post an die Bahnen zu zahlende Entschädigung bildet. Diese Verknüpfung der Entschädigung mit den Tarifen ist als absolut ungesund zu bezeichnen. Eine einfache Entschädigung nach Kilometern, zurückgelegten Strecken, benützten Wagen oder Achsen wäre entschieden vorzuziehen. Denn es ist klar, daß bei der heutigen Berechnung der Vergütung die Bahnen ihre Frachtsätze für die Beförderungsart, nach der die Postentschädigung berechnet wird, möglichst hochhalten und die Post ein großes Interesse bekundet, die Frachtsätze der Bahnen herunterzuschrauben. Es ist schon vorgekommen, daß aus diesen Gründen, gerade in den letzten Jahren bei Revision der Eilguttaxen, deren Senkung von einer Reihe privater Transportanstalten verunmöglicht wurde, da dabei auch ihre Postentschädigung verkleinert worden wäre. Es ist aus dem Gesagten verständlich, daß die Frachtposttaxen nicht zu sehr gesenkt werden dürfen, da dabei die Entschädigungssumme die Einnahmensumme weit übertreffen kann. Als klassisches Beispiel wird von der Postdirektion folgender Fall angeführt. Im Sommer 1920 wurden beim Postbureau

Campocologno 53 687 Früchtesendungen, zumeist Heidelbeeren aus dem Veltlin, im Gesamtgewicht von 450 145 kg zur Beförderung nach dem Innern der Schweiz aufgegeben. Die Postverwaltung nahm dafür an Taxen nur 57 566.— Fr. ein, während sie für die Beförderung auf der Bernina-Bahn, der Rhätischen Bahn und den Bundesbahnen zusammen 171 717.— Fr., also ungefähr das Dreifache zahlen mußte. Die Post hat somit einzig für Bahnfrachten 114 151.— Fr. hinzulegen müssen, und für ihre eigene Arbeit erhielt sie überhaupt nichts. Dieses Beispiel ist aber nicht allein geblieben. Die nachstehende Tabelle auf S. 74 zeigt, wie heute noch der Gewinn durch die hohen Vergütungssätze verkleinert, in vielen Fällen sogar in Verluste umgewandelt wird.

Dazu müssen aber noch folgende Erläuterungen gegeben werden:

1. Als weitere Einnahme der Post kommt zu der ordentlichen Beförderungstaxe nach Spalte 3 noch die besondere Gebühr für die Zustellung jedes Stückes über 5 kg an den Empfänger, und zwar:

30 Rp. für jedes Stück von 6 und 9 kg und
50 Rp. für jedes Stück von 27 kg.

2. Anderseits ist zu beachten, daß der der Post verbleibende Betrag nach Spalte 8, vermehrt um die Zustellungsgebühr, nicht als Reineinnahme oder die Mindereinnahme nicht als Gesamtverlust zu betrachten ist, weil hier die Selbstkosten der Post für eigenen Arbeitsaufwand

a) bei der Aufgabe der Sendungen (Behandlung und Einschreibung in das Aufgabebuch),
b) bei der Beförderung durch eigenes Personal von der Post bis zur Einlade- und ab der Ausladestelle bis zur Post,
c) bei der Ankunft im Postraum und der Zustellung an den Empfänger,
d) in der Verwaltung

nicht berücksichtigt sind. Alle diese Kosten von a bis d sind durchschnittlich je Stück mit annähernd 50 Rp. zu bewerten, um welchen Betrag sich daher der reine Ueberschuß der Post vermindert, bzw. der Verlust vermehrt.

Ein bedeutendes Minus entsteht der Post fast überall nur da, wo die Beförderung von privaten Transportanstalten besorgt wird. Vielfach kennen die Bergbahnen in der Tarifart, in der die Postentschädigung entrichtet wird, noch Bergzuschläge, die dann natürlich von der Postverwaltung in der Entschädigungssumme einbezogen werden. Diese Vergütungen gleichen dann allerdings eher einer Subvention als einer reinen Entschädigung für die Leistungen der Bahnen. Es ist begreiflich,

Taxanteile
für die Beförderung von Stücksendungen über 5 kg

Strecke	Gewicht kg	Posttaxe Rp.	Bahnen Rp.	Zusammen Rp.	Kraftwagen, Postfuhrhalter Rp.	Total der Entschädigung Rp.	Verbleiben der Post Rp.
Genève—Lausanne	6	120	SBB. 22	22	—	22	98
	9	150	SBB. 33	33	—	33	117
	27	360	SBB. 99	99	—	99	261
Genève—Zürich	6	120	SBB. 98	98	—	98	22
	9	150	SBB. 146	146	—	146	4
	27	900	SBB. 439	439	—	439	461
Genève—Bellinzona	6	120	SBB. 152	152	—	152	— 32
	9	150	SBB. 228	228	—	228	— 78
	27	1080	SBB. 685	865	—	685	395
Genève—St. Moritz	6	120	SBB. 140 Rh.B. 113	253	—	253	— 133
	9	150	SBB. 240 Rh.B. 170	380	—	380	— 230
	27	1080	SBB. 629 Rh.B. 510	1139	—	1139	— 59
Basel—Adelboden	6	120	SBB. 50 BLS. 16	66	38	104	16
	9	150	SBB. 75 BLS. 24	99	50	149	01
	27	660	SBB. 224 BLS. 72	296	149	445	215
Zürich—Oberiberg	6	120	SBB. 9 SOB. 20	29	18	47	73
	9	150	SBB. 13 SOB. 30	43	27	70	80
	27	360	SBB. 39 SOB. 91	130	82	212	148
Chur—Vicosoprano	6	120	Rh.B. 113	113	39	152	— 32
	9	150	Rh.B. 170	170	59	229	— 79
	27	660	Rh. B. 510	510	176	686	— 26
Bern—Saas-Fee via Brig	6	120	SBB. 11 BLS. 53 VZB. 20	84	98	182	— 62
	9	150	SBB. 17 BLS. 79 VZB. 31	127	126	253	— 103
	27	660	SBB. 50 BLS. 238 VZB. 92	380	378	758	— 98

daß solche Summen erheblich groß werden können, wenn man bedenkt, daß der reine Posttransport oft nur ein kleines Stück Weg in Anspruch nimmt, der größte Teil aber von der Bahn besorgt wird.

Die Gesamtentschädigung auf einen Achskilometer umgerechnet beträgt 16,26 Rp. Diese Zahl wurde nun gebraucht, um darzulegen, wie viel zu hoch die Postentschädigung ist, da die Bundesbahnen für den Transport der Reparationskohlen einen Tarif eingeräumt haben, der weit unter diesen 16 Rp. liegt. Dieser Vergleich muß als verfehlt angesehen werden; denn dieser Tarif ist ein ausgesprochener Kampftarif, der von den Bahnen aufgestellt werden mußte, damit die Kohlen nicht über Frankreich oder über den Seeweg nach Italien befördert wurden. Zudem ist der Nutzraum bei einem Güterwagen viel besser ausgenützt als bei einem Bahnpostwagen, der noch viel Totlast mitbefördert (Bureau). Auch werden die Kohlen natürlich mit Güterzügen geführt, die weniger Anspruch auf genaue Beförderung erheben als die Führung der Bahnpostwagen, die mit Personen- oder beschleunigten Zügen (Eil- und Schnellzüge) fahrplanmäßig verkehren.

Ein scheinbarer Widerspruch entsteht im Kampfe um die Postvergütung dadurch, daß es keine Rolle spielen würde, welche Verwaltung dem Bunde die Mehreinnahmen abzuliefern hat: Post oder Bahn, da ja beide staatliche Unternehmungen sind. Hier muß aber bemerkt werden, daß das Bahnbudget gesondert ist; die Schweizerischen Bundesbahnen wirtschaften nicht für die Eidgenossenschaft, sondern für sich allein. Sie müssen ihr ganzes Anlagekapital allein amortisieren; dieses Verhältnis ist nicht so geregelt wie in andern Staaten, in denen die Regierung des Staates selbst die Amortisierung besorgt. Die Post aber ist selbst ein Stück Staat und nicht ein gesondertes Unternehmen, darum muß sie jährlich dem Bunde eine vertragliche Summe in die Staatskasse abliefern. In den letzten Jahren der Depression ist allerdings ein Ausnahmeverhältnis in der Praxis entstanden, indem der Bund eingreifen mußte, um die Finanzen der Bahn zu stützen. Aber sobald die Bahn ihre Subvention erhalten hat, muß sie wieder auf ihren eigenen Füßen stehen und unabhängig vom Staate wirtschaften. Sie kann natürlich in der Tarifierung nicht ohne weiteres ihre Verluste auf die Bahnbenützer abwälzen, sonst muß sie mit einer noch größern Abwanderung zum Automobil rechnen.

Die Lösung der Entschädigungsfrage steht jetzt aber bei den beiden Verwaltungen nicht im Vordergrund, da wichtigere Lösungen angestrebt werden müssen in dem Problem Eisenbahn und Auto, das eine Existenzfrage für viele Transportanstalten bedeutet.

Erneut wurde die Frage wieder von den Bundesbahnen im finanzwirtschaftlichen Rahmen aufgeworfen mit ihrer Untersuchung über die Finanzlage des Unternehmens. Es geht daraus hervor, daß die einnahmenmäßig starken Gruppen des Postverkehrs (Briefe und Leichtpakete) in der Bahnbeförderung am meisten begünstigt sind.

Das scheinen die Einnahmezahlen zu beweisen. Die Post hat im Durchschnitt der letzten 5 Jahre eingenommen:

für die Briefpost	83,46 Mill. Fr.	=	67,75%
„ „ Leichtpakete	24,44 „ „	=	19,85%
„ „ Schwerpakete	15,28 „ „	=	12,40%

Die Leichtpaketpost und Briefpost, die beide bei Berechnung der Postentschädigung an die Hauptbahnen außer Anschlag bleiben, bringen der Post im Verhältnis zum Gesamtgewicht mehr ein als die Schwerpakete. Aber wenn die Zahlen der Traktionsentschädigung an die Bahn berücksichtigt werden, so gibt sich folgendes Bild:

	Tonnenkilometer	
Briefpost	4 092 418	= 14%
Leichtpakete	11 061 390	= 40%
Schwerpakete	13 215 281	= 46%

Daraus ergibt sich, daß der Anteil an der Entschädigung bei den Schwerpaketen am größten ist.

Im Jahre 1931 beliefen sich die Einnahmen der Schweizerischen Bundesbahnen im Güterverkehr für die Tonne auf 11.74 Fr. Die für die Schwerpoststücke bezahlte Entschädigung beträgt für die Tonne Fr. 102.95. Daraus ist zu entnehmen, daß bei der Vergütung für die Schwerpakete von der Post von einer Ueberzahlung gesprochen wird. Dies ist nur deshalb verständlich, weil sie für die Briefe und Leichtpakete nichts zu entrichten hat. Würde die Post für alle drei Gruppen Entschädigungen entrichten, so müßte der Satz für die Schwerpakete bedeutend ermäßigt werden.

Zum Schlusse dieses Kapitels führe ich noch die Transporteinnahmen der Bundesbahnen aus der Postvergütung an:

	1931	1932
Posttransporte	8 808 353.20 Fr.	8 014 890.— Fr.

Die Postbeförderung ist für die Eisenbahnen das einfachste und zuverlässigste Transportgeschäft. Auf dem ganzen Netze der Bahnen wiederholt sich Tag für Tag mit gleicher Regelmäßigkeit derselbe Verkehr, und die Bahnanlagen (Perron), die die Post benützt, sind für den Bahn-

betrieb ohnedies notwendig. Es kann wohl kaum behauptet werden, daß die Eisenbahn am Posttransport Verluste erleiden muß; als Beweis dafür dürften die vorangegangenen Darlegungen genügen.

Zusammenfassend muß festgestellt werden, daß die Bahnen auf Grund des bestehenden Gesetzes und der Verträge von der Post genügend entschädigt werden und somit rechtlich auf eine höhere Entschädigungssumme keinen Anspruch erheben können.

Die Frage ist nun die, ob die bestehenden Abmachungen den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechen. In verschiedenen Schreiben[1]) und Berichten wurde bereits erwähnt, daß den Bahnen ihre einstige Monopolstellung im Güter- und Personentransport mit dem Aufkommen des Kraftwagens verloren ging. Seither bemühen sich die Bahnen um eine größere Postentschädigung, da sie immer noch die Pflicht haben, die Regalpost (Briefe und Pakete bis 5 kg) gratis zu befördern. Im Gesetze über Betrieb und Bau von Eisenbahnen vom Jahre 1872 hat der Gesetzgeber die Post beauftragt, für den Transport der Poststücke über 5 kg $^3/_4$ der Eilguttaxe den Bahnen zu entrichten; denn die Post tritt bei diesem Transport in freie Konkurrenz zu den andern Frachtführern. Die Post wie die Bahn hat das Recht und die Pflicht, die Beförderung dieser Päckereien (über 5 kg) zu übernehmen. Daher schien es angemessen, daß die Post den Bahnen ihren entgangenen Transport vergüten müsse. Man hat dabei $^3/_4$ der Eilguttaxe festgesetzt, weil das Ein- und Ausladen, sowie das Sortieren der Stücke vom Postpersonal vorgenommen wird. So war der Abzug des Viertels vom vollen Eilguttarif bei der Festsetzung der Entschädigungssumme gerechtfertigt.

Die Post stellt sich auf den Standpunkt, daß bei dieser Entschädigungsart den Bahnen ihre zusätzlichen Kosten, die ihnen bei der Führung von Bahnpostwagen entstehen, vergütet seien. Diese Annahme ist auch allgemein, von den Bahnen und von der Post, als erwiesen angenommen worden. Aber trotzdem setzt hier der Kampf zwischen den beiden Verkehrsunternehmungen ein; denn die Bahnen[2]) sind sehr interessiert, nicht nur ihre zusätzlichen Kosten zu decken, sondern noch darüber hinaus einen Anteil an ihre Kapitalkosten zu erhalten. Die Kosten einer Zugführung setzen sich zusammen aus: 25 % Kapitalkosten, 50 % festen Betriebskosten

---

[1]) Vergl. Schreiben des Verbandes schweizerischer Transportanstalten Seite 39.

[2]) Im folgenden handelt es sich fast ausschließlich um die SBB. und die übrigen Hauptbahnen, da die Privatbahnen eine weit höhere Entschädigungssumme erhalten, die oft den Charakter einer Subvention haben.

und 25% zusätzlichen Kosten. Läßt sich ein Frachtgeschäft abschließen, bei dem wenigstens die zusätzlichen Kosten gedeckt sind, so wird die Bahn die Beförderung übernehmen. Dies war der Fall beim Transporte der Reparationskohlen[1]). Die Post beruft sich nun auch ihrerseits auf den niedrigsten Tarif, der sich nach dieser Berechnungsart ergibt, da sie ein Großbenützer der Bahn ist. Die Meinungen gehen hier auseinander, ob die Deckung der zusätzlichen Kosten genügt, oder ob den Bahnen noch ein Anteil an die Kapitalkosten gegeben werden müsse. Die finanzielle Lage der letztern hat sich in den vergangenen Jahren so verschlechtert, daß der Bund zu ihrer Sanierung eingreifen muß. Wäre es nicht ratsamer, daß die Post direkt eine Vergütung auch an die Kapitalkosten zahlen würde, als daß der Bund gleichwohl in seine Kasse greifen muß? Bei der Sanierungsaktion des Staates hätten schließlich doch die Steuerzahler die finanzielle Last zu tragen; würde aber die Post auf dem Wege der Entschädigung mithelfen, so könnte ein Teil der Summe auf die große Zahl der Postbenützer abgewälzt werden, die das Opfer weniger stark fühlten. Damit würde allerdings eine Taxreduktion bei der Post verunmöglicht. Anschließend muß ich noch auf die Tabelle auf Seite 74 zurückkommen. Dort berechnet nämlich die Post, daß ihre Vergütung für die Fahrpoststücke beim Transporte auf große Entfernungen die Einnahmen aus ihren Taxen übertreffen kann; es sind dies Beispiele, bei denen sie die Entschädigung errechnet, die sie für einzelne Stücke zu zahlen hätte (¾ der Eilguttaxe). Dabei sind noch Fälle angeführt, bei denen sie ihre Vergütung auch an private Transportunternehmungen zu entrichten hat. Hier stimmt die Berechnung sicher; da die Privatbahnen Anspruch auf eine Entschädigung haben, die das gewöhnliche Maß (¾ der Eilguttaxe) der gesetzlichen Bestimmung weit überschreitet, sobald sie sich nicht über eine Rendite von 4% ausweisen können.[2])

Die Post berechnet also die Entschädigungssumme, die sie für jedes einzelne Stück zu zahlen hätte, z. B.:

10 kg auf eine Distanz von 400 km kosten mit der Post	1.50 Fr.
10 „ „ „ „ „ 400 „ „ „ „ Bahn	2.02 „
Die Entschädigung der Post an die Bahn (¾ der Eilguttaxe) beträgt	1.47 „
Verbleibt der Post	0.03 Fr.

[1]) Siehe Seite 75.

[2]) Darin sind inbegriffen spezielle Abmachungen wie die Entschädigung für Postkondukteur etc. Diese Fälle, die für die Post tatsächlich verlustreich sind, werden in den folgenden Ausführungen nicht mehr behandelt.

10 kg auf eine Distanz von 100 km kosten mit der Post 1.50 Fr.
10 „ „ „ „ „ 100 „ „ „ „ Bahn —.98 „
Die Entschädigung der Post an die Bahnen beträgt rund 0.75 „

Verbleibt der Post 0.75 Fr.

10 kg auf eine Distanz von 150 km kosten mit der Post 1.50 Fr.
10 „ „ „ „ „ 150 „ „ „ „ Bahn 1.32 „
Die Entschädigung der Post an die Bahnen beträgt rund 0.98 „

Verbleibt der Post 0.52 Fr.

Diese Berechnungsart kann aber irre führen, weil die Vergütung nicht für jedes einzelne Stück bezahlt wird, sondern ein Durchschnittssatz gilt. Dieser Satz beträgt laut Vertrag 87,935683 Rp. Dazu kommt eine freiwillige Entschädigung der Post von 6 Rp., sodaß der tatsächliche Vergütungssatz 93,9 Rp. beträgt. Da diese 6 Rp. weder gesetzlich noch vertraglich in den Durchschnittssatz aufgenommen wurden, steht es der Post frei, sie nach eigenem Gutdünken fallen zu lassen. Da nun die 87,9 bzw. 93,9 Rp. einen Durchschnitt darstellen, so ist es möglich, daß nicht jedes einzelne Fahrpoststück der Postverwaltung einen Gewinn abwirft, d. h. die Vergütung stellt sich oft höher als die Einnahmen aus den Posttaxen. Bei Fahrpoststücken von 5 bis 7½ kg und von 7½ bis 10 kg erleidet die Post einen Verlust, sobald die Beförderungsdistanz 400 km oder mehr beträgt. Bei den Stücken von 10 bis 15 kg tritt dieser Fall schon bei 200 km ein. Diesen ungünstigen Fällen stehen aber eine Menge von vorteilhaften Beförderungsmöglichkeiten für die Post gegenüber. So wird sie an jedem Fahrpoststück, das nicht über 400 bzw. 200 km transportiert werden muß, noch einen Gewinn erzielen. Die Beförderungszahlen der Fahrpoststücke von 1932 ergeben, daß die Sendungen nach weiten Distanzen, gemessen am gesamten Paket-Postverkehr, abnehmen. Sie betragen:

Distanz:	Anzahl in %
bis 50 km	15,6
50 „ 100 „	24,0
100 „ 150 „	18,6
150 „ 200 „	13,0
200 „ 250 „	10,5
250 „ 300 „	7,6
300 „ 350 „	5,3
350 „ 400 „	2,9
über 400 „	2,5

Die Gesamtzahl in der Zone (350 km und mehr), die für die Post am verlustreichsten ist, macht also nur 5,4% aus.

Zudem muß berücksichtigt werden, daß die Entschädigung vom Streckensatz und nicht vom vollen Eilguttarif (d. h. ohne Expeditionsgebühr) berechnet wird. Diese Maßnahme ist damit gerechtfertigt, daß das Behandeln der Fahrpoststücke von den Postkondukteuren besorgt wird.

Zum Schlusse dieses Kapitels möchte ich noch — um Mißverständnissen vorzubeugen — kurz zusammenfassen, daß bei den letzten Ueberlegungen die Vergütungen an die privaten Transportunternehmungen nicht berücksichtigt wurden, da diese Entschädigungen die Posttaxen nicht beeinflussen, sondern eher Subventionen gleichen. Ferner muß beachtet werden, daß die Regalpost (Briefe und Pakete bis 5 kg) von den Transportunternehmungen ohne Vergütung befördert werden müssen. Wichtig ist, daß eine Aenderung vom Durchschnittssatz oder eine Verschiebung der Vergütungsmethoden überhaupt nur erreicht werden kann, wenn Art. 19 des Eisenbahngesetzes gestrichen oder abgeändert wird. Die 87,9 Rp. bzw. 93,9 Rp. müssen heute als Entschädigungssatz für die Fahrpoststücke als durchaus genügend betrachtet werden, ja sie sind fast zu hoch, weil die Post vorwiegend — wegen der Eigentümlichkeiten des Fahrposttarifs — Kollis auf hohe Distanzen zu befördern hat[1]).

---

[1]) Diese Tatsache scheint nach den letztgenannten Beförderungszahlen der Fahrpoststücke eine Anomalie zu ergeben, weil die Stückzahl mit größerer Entfernung abnimmt. Es muß aber in Betracht gezogen werden, daß diese Zahlen am Bahnverkehr gemessen noch hoch sind. Von 150 km an weist die Post durchwegs höhern Verkehr auf als die Bahn.

8. Kapitel

Die Vereinheitlichung der Verkehrspolitik im Paketverkehr[1])

Ich sehe hier davon ab, einen historischen Ueberblick der Bemühungen, die die Angleichung der Posttaxen an die Taxen der übrigen Frachtführer betreffen, vorauszuschicken oder vorangegangene Angleichsbestrebungen — speziell von Bahn und Post —, die im ersten Teile dargestellt wurden, zu wiederholen. Auch darf angenommen werden, daß die Ueberschneidungspunkte der verschiedenen Transportverwaltungen zur Post in den vorigen Kapiteln genügend dargelegt sind. Es wird zwar da und dort nötig sein, der Vollständigkeit halber und um eine Zusammenfassung zu ermöglichen, einige Punkte herauszuholen, die in meinen frühern Darlegungen schon angeführt worden sind.

Die Tatsache, daß das Postregal sich nur auf Sendungen bis zu 5 kg erstreckt, zeigt, daß dem Wettbewerb für die Transportübernahme der Frachtstücke über 5 kg Tür und Tor geöffnet sind. Es liegt nahe, daß die Eisenbahnen in erster Linie Gebrauch davon machen; denn sie verfügen auf dem Lande über die schnellsten Verkehrsmittel. Der Expreßguttarif der Bahnen enthält wesentliche Momente, die als werbende Maßnahmen gegenüber der Post angesehen werden müssen. Einmal die günstigern Frachtsätze für Sendungen von 15 kg an und die Aufgabemöglichkeit einer unbeschränkten Stückzahl als Sendung[2]). Diese beiden Vorteile haben denn auch bewirkt, daß eine große Anzahl von Sendungen in der genannten Gewichtsgrenze — allerdings vornehmlich nur auf kurzen Strecken — an die Bahn übergegangen sind.

---

[1]) Die folgenden Notizen sind teilweise dem Aufsatze „Das Kleingut im Post- und Eisenbahnverkehr" von Ministerialrat Krause, Berlin, entnommen, der im Jahrbuch für Post und Telegraphie 1928/29 erschienen ist.

[2]) Eine ausführliche Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der zwei Versendungsarten ist bereits auf Seite 74 erfolgt.

Allgemein darf gesagt werden, daß zur Beförderung von Kleinsendungen heute an erster Stelle der Schienenweg dient. Davon machen nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch die Post und die Privattransportunternehmer Gebrauch. Dabei hat sich begreiflicherweise die Meinung entwickelt, daß den Eisenbahnen allein die Vermittlung dieses Verkehrs zukomme und jede Einmischung Dritter einen Einbruch in die Aufgaben der Bahn bedeute. In der Schweiz ist diese Ansicht nie so stark vertreten worden wie z. B. in Deutschland. Es entspräche auch nicht der historischen Entwicklung, diesen Gedanken ernsthaft aufrechtzuerhalten. Die Entwicklung im Paketverkehr zeigt, daß die Post, um den Eisenbahnverkehr günstig zu gestalten, auf einen Teil ihrer Transportmenge verzichtet. Das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen von 1872 verpflichtet deshalb auch die Eisenbahnen, den regalpflichtigen Teil der Postsachen unentgeltlich zu befördern; aber für die andern Stücke, die im Interesse der Post mitgeführt werden, darf sie eine angemessene Entschädigung verlangen (¾ der Eilguttaxe). Es ist begreiflich, daß die Eisenbahnen die Pakete befördern, für die kein Postzwang besteht; die Frage ist nur, ob es volkswirtschaftlich gut und wünschenswert sei, daß zwei staatliche Unternehmungen — Post und Bundesbahn — miteinander in Wettbewerb treten, indem sie sich mit denselben Aufgaben befassen.

Die Bahn kann den Kleingutverkehr zwischen Orten befördern, die an der Bahnlinie gelegen sind. Bei diesem Verkehr können die Unkosten des Betriebes niedrig gehalten werden. Die Fahrbahn ist schon vorhanden, und die Fahrzeuge und das Personal können besser ausgenützt werden. Ungünstiger wird das Verhältnis, wenn besondere Einrichtungen ins Leben gerufen werden müssen, die den Verkehr auch mit Orten aufnehmen sollen, die nicht an der Bahn liegen. Früher wurde das Abholen den Empfängern überlassen, die im Einzelfalle die Camionnagegebühr von der Bahn zum Wohnsitz selbst zu tragen hatten. Diesen Nachteil haben unsere Bahnen durch Schaffung der Sesa- und Asto-Organisation überbrückt; dafür treten sie aber in umso schärfere Konkurrenz zur Post. Dadurch wird auch der Post der Verkehr genommen, der zwischen Orten vermittelt werden mußte, die nicht an einer Bahnstation liegen. Das heißt, der Postverkehr wird ausgehöhlt; denn er braucht zum Decken der Verluste auch die Beförderung solcher Kleingutsendungen, die nur auf kurze Strecken transportiert werden müssen und einen Gewinn ermöglichen.

Durch diese Verkehrsentwicklung wird nun die Postverwaltung vor die Frage gestellt, wie sie den ihr verbleibenden Paketverkehr unter Aufrechterhaltung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit weiter organi-

sieren soll. Im Nahverkehr (Stadt) kann die Post wegen der Verkehrsdichte (keine Leerfahrten, Betriebsmittel und Personal werden besser ausgenützt) den Transport der Päckereien besser und wirtschaftlicher durchführen als eine andere Verkehrsanstalt. Fällt der Nahverkehr ganz oder teilweise weg, so ist die Möglichkeit eines Ausgleichs der Mindereinnahmen von verkehrsarmen Gegenden und den Mehreinnahmen aus den verkehrsreichen Gegenden genommen. Eine Abstufung der Taxen nach Stadt und Land, nach Massen und Kleinverkehr oder ähnlichen Gesichtspunkten kann in größerm Maße kaum durchgeführt werden. Das würde eine ungleiche Bedienung aller Stadteinwohner bedeuten; die Besorgung des Betriebes würde erschwert und äußerst unübersichtlich. Bei schlechten Verbindungen oder Verkehrswegen könnte eine solche Differenzierung unter Umständen Platz greifen. Aber heute, wo die Schweiz mit einem engmaschigen Netz von Bahnen durchzogen ist, wo die Distanz auf die Kosten der Kleinsendungen keine so große Rolle spielt, muß eine solche Abstufung fallen gelassen werden. Heute sind durch die Verkehrsentwicklung der Eisenbahn die Beziehungen von Stadt und Land viel engere und bedingen nicht mehr eine Vielgestaltigkeit der Taxen. Auch ein Heraufschrauben der Posttaxen für nichtregalpflichtige Stücke liegt durchaus nicht im Interesse der Gesamtheit des Volkes. Dazu kommt, daß eine solche Reorganisation nicht ohne Widerspruch der Verkehrsinteressen durchgeführt werden kann. Wohl stände der Post die Möglichkeit noch offen, die nichtregalpflichtigen Postpakete auch ins Regal einzubeziehen. Aber auch eine solche schroffe Maßnahme muß aus den obigen Gründen abgelehnt werden, schon deswegen, weil ihr der Transport der übergewichtigen Stücke höher zu stehen käme als der Bahn. Es fände wahrscheinlich, wenn nicht andere Frachtsätze eingeführt würden, eine Abwanderung von der Post zum Auto und somit zu den privaten Frachtführern statt, auf Grund der Ausnahmen vom Postregal, wie sie heute schon im Warenhausverkehr Platz gegriffen hat.

Soll die Eisenbahn aber ausschließlich den Paketverkehr besorgen, so muß sie sich, wenn durch Weglassen von Bahnpostwagenraum die Transportmenge bedeutend vergrößert wird, erst umstellen. Bis zu einer gewissen Grenze kann sie allerdings den Paketverkehr mit den ihr zu Gebote stehenden Mitteln rentabel betreiben; wird aber das Intensitäts-Maximum überschritten, so muß sie neue Räume schaffen und mehr Personal einstellen. Dabei ist sie gezwungen, den Kleingutverkehr so zu organisieren, wie ihn bereits die Post eingerichtet, und Einrichtungen zu übernehmen, wie sie die Post schon eingeführt hat. Diese kann sich deshalb

leichter und ohne größere Mehrkosten einem erweiterten Paketverkehr anpassen, da dieser für sie nur einem zusätzlichen und nicht einem neuen Verkehr entspricht. Wenn aber Bahn und Post — seien sie staatlich oder nicht — sich mit der Beförderung der gleichen Güter befassen, so ist das eine Verkehrsverschwendung, und es setzt eine Zersplitterung ein, die notwendig die Ertragsfähigkeit beider Unternehmungen schmälert.

In dem Maße wie der Verkehr zur Bahn übergeht, vermindert er sich bei der Post, die dann ihre Einrichtungen dem Sinken des Verkehrs anpassen muß. Wenn dieser Fall bis jetzt nicht eingetreten ist, so nur darum, weil der Verkehr im allgemeinen gestiegen ist. Könnte aber z. B. die Bahn das Paketregal an sich reißen, so träfe die bereits oben erwähnte Situation ein, die eine Umdisposition vom Bahnbetrieb erfordern würde. Erhielte sie das Regal aber nur für die übergewichtigen Poststücke, so verblieben der Post noch die alten regalpflichtigen Sendungen mit Einschluß der Briefe. Die Beförderung dieser Postart würde trotzdem den Bahnen überlassen. Dafür hätte sie aber kein Recht auf Vergütungen durch die Post, und da für den Brief- und Kleingutverkehr die Post auf jeden Fall einen Bahnpostwagen benötigt, so könnte dieser Transport für die Bahnen äußerst verlustreich werden. Es würde allerdings nötig sein, auch die Art der Postvergütung anders zu berechnen; nicht mehr nach dem Gewicht der Stücke, sondern direkt nach durchlaufenen Achskilometern. Da die Post aber eine staatliche Regieverwaltung ist, könnte sie ihren Restverkehr den Bahnen entschädigungslos aufbinden. Aber gerade weil sie mit dem Staate eng verbunden ist, wird sie es natürlich nie darauf ankommen lassen, daß ihr der Verkehr der hochgewichtigen Pakete ganz aus den Händen gewunden wird.

Dem Gesagten ist zu entnehmen, daß die Post allein Pakete wirtschaftlich befördern kann, da sie die Einrichtungen dazu bereits besitzt. Es muß hier aber darauf hingewiesen werden, daß die oberste Gewichtsgrenze nicht 50 kg sein muß, da die eidgenössische Post solche Pakete nur annimmt, um der abgelegenen Bergbevölkerung eine Transportgelegenheit zu bieten. Wenn die Bahn überhaupt Expreßgut befördert, so tritt eine Verminderung von Leistungen der Bahn im Postbeförderungsdienst ein, weil sie weniger Postwagen oder weniger ausgenutzten Postwagenraum zu befördern hat. Dafür muß sie in ihren bahneigenen Wagen mehr Raum schaffen und geht dazu noch sicherer Entschädigungssummen verloren, die die Post für jedes übergewichtige Stück zahlt. Da diese Vergütung mit dem Tarif verknüpft ist, so ist es fraglich, ob die Bahn für ihre eigene Mehrleistung im Expreßgutverkehr vermittelst ihrer niedrigen Taxen gleich gut gestellt ist wie mit der Postentschädigung.

Wie bereits ausführlich behandelt wurde, hat die Bahn, um ihren Verkehr zu erweitern, zu zwei Hilfsorganisationen gegriffen; zur Sesa und Asto. Durch diese Hilfsmittel wurde oder wird der Post sehr wahrscheinlich ein großer Teil ihres Paketverkehrs weggenommen, wenn sie nicht neue Wege einschlagen kann, um dieser Konkurrenz wirksam zu begegnen. Es ist aber volkswirtschaftlich nicht gleichgültig, wie das geschieht und ob das überhaupt geschehen soll. Die Postverwaltung hat natürlich auch hier wieder ein Gewaltmittel in Händen, um den Wettbewerb aus der Welt zu schaffen: das Regal. Aber sie wird die Ausnützung dieser Vorteile aus den am Anfang dieses Kapitels ausgeführten Gründen unterlassen müssen. Als ein anderer wirksamer Faktor sind die Tarife anzuführen. Solange aber die Tarifgrundlagen von Fahrpost und Expreßgut so verschieden sind, kann auch mit Tarifmaßnahmen die Wettbewerbsfrage nicht befriedigend gelöst werden. Daß diese Behauptung nicht nur theoretisch richtig ist, beweist ein Beispiel aus dem Jahre 1926. Darnach wurde nämlich auf Veranlassung des Bundesrates ein Versuch gemacht, die Zusammenarbeit von Post und Bahn im Expreßgutverkehr zu fördern. Man wollte einen Zubringerdienst zur Bahn und einen Abholungsdienst von der Bahn für Expreßgut organisieren und der Post übertragen. Diese war nun genötigt, spezielle Tarife auf einer andern Grundlage als der des allgemeinen Fahrposttarifs, nämlich auf Grund des Expreßguttarifs, aufzustellen. Man hat einen Distanz-, d. h. Kilometertarif geschaffen, nachdem die einzelnen Stücke taxiert wurden. Es wäre zwar auch möglich, den Zonentarif noch mehr zu staffeln, aber man setzte diese Zonen — sowie die Taxen — absichtlich hoch an, um die schweren Stücke nicht von der Bahn wegzulocken.

Der allgemeine Tarif wurde von diesem Versuchstarif teilweise sehr stark unterboten. Daraus wären natürlich auf die Dauer unhaltbare Zustände entstanden. Die eidgenössische Postdirektion hat ausgerechnet, daß ein Stück von 50 kg auf einer Strecke (Bahn und Post) bis zu 22 km hätte billiger befördert werden können als ein gleichgewichtiges Stück, mit dem allgemeinen Fahrposttarif bis zu 4 km. Wegen dieser Tarifunterbietung wurde dieser Versuch nicht durchgeführt. Damit ist dargelegt, daß bei den jetzigen Tarifgrundlagen die Bahn die hochgewichtigen Poststücke besser und für den Versender wirtschaftlicher befördern kann als die Post. Es ist jetzt durch Schaffung der Sesa und Asto die Möglichkeit geboten, daß die Bahn ohne große zusätzliche Kosten diesen Verkehr übernehmen kann. Dabei wird aber der Post nicht ein ungesunder Wettbewerb entstehen, sondern sie wird von dem Transport der hoch-

gewichtigen Stücke entlastet. Allerdings tritt speziell bei der Asto eine so große Senkung der Taxen ein, daß auch die Stücke von kleinerm Gewicht zu ihr abwandern werden. Dies wäre allerdings ein Zustand mit unerwünschten wirtschaftlichen Folgen, da die Post allein — wie vorher gesagt wurde — diesen Verkehr rationell bewältigen kann.

Der Paketverkehr hat auf tarifarischem Gebiet eine Entwicklung genommen, die geeignet war, beide Verkehrsverwaltungen zu schädigen. Deshalb ist es umso wichtiger, eine Lösung zu sichern, die eine klare Abgrenzung der Interessengebiete von Fahrpost und Expreßgut ermöglicht. Es bleibt nun der Weg offen, daß von einer festgesetzten Gewichtsgrenze an jede Verwaltung die Stücke zur Beförderung empfängt, die sie ihrer Natur nach am wirtschaftlichsten transportieren kann. Dieser Weg dürfte der der Tarifierung sein; denn der Verfrachter wird derjenigen Transportanstalt den Vorzug geben, die bei gleicher Güte der Leistung am billigsten ist. Der Preis — und somit auch der Tarif — muß also so gestaltet werden, daß die Beförderungskosten der Sendungen, die die Bahn zu übernehmen hat, kleiner sind als die der Post, und umgekehrt, daß die Post für die Gewichtsstufen, die für sie in Betracht kommen, kleinere Frachtsätze berechnet als die Bahn. Die Post hat in ihrem Zonentarif für Frachtstücke diese Ueberlegung bereits berücksichtigt. Aber dieser Tarif betrifft nur die Stücke von 10 bis 50 kg, und die Unterbietung der Posttaxen und umgekehrt geschieht in den kleinern Gewichtskategorien.

Um die fragliche Gewichtsgrenze der Ueber- bzw. Unterbietung der Tarifarten festzustellen, genügt eine Gegenüberstellung von Poststück- und Expreßgutfracht. Kein Zweifel besteht darüber, daß die Post für Sendungen bis 5 kg billiger bleiben muß, schon weil sie das Regal besitzt[1]). Auf kurze Entfernungen tritt hier, und zwar bis 15 kg, eine Unterbietung durch die Bahnfracht ein. Es ist somit keine feste Gewichtsgrenze zu finden, wenn die Post so hoch, d. h. bis 15 kg nach Einheitssätzen tarifiert. Würde sie z. B. von 10 kg an ihre Fracht nach Entfernung berechnen, so wäre leicht festzustellen, bei welcher festen Gewichtsgrenze der Posttarif vom Bahntarif verschieden aufgebaut werden müßte. So ist man gezwungen, eine Grenze anzunehmen. Sie sei hier bei 10 kg festgesetzt. Also muß die Bahn ihre Frachtsätze für Sendungen bis zu 10 kg teurer gestalten als die Post. Und wenn dabei angenommen wird, daß der Stückverkehr von übergewichtigen Stücken (10 kg und mehr) ins Gebiet der Bahn

[1]) Ausgenommen ist eine Sendung im Sinne der Bahn, bei der mehr als ein Stück als Sendung aufgegeben werden kann. Vergleiche Tabellen Seite 63 und ff. Ausführungen.

fällt, so muß hier die Post ihre Taxen teurer werden lassen als die Bahn. Diese Maßnahme bestimmt aber eine Umstellung der Tarifsysteme bei der Post. Sie muß ihren Zonentarif bei 10 kg beginnen lassen und für die alte Gewichtseinheit von 10 bis 15 kg einen höhern Satz erheben oder sie einfach in die 1. Zone des heutigen Tarifs einbeziehen. Dabei muß berücksichtigt werden, daß sie — sobald die Sesa und die Asto in der ganzen Schweiz organisiert sind — einer ihrer Aufgaben erleichtert wird, nämlich der Versorgung der abgelegenen Ortschaften. Diese Situation würde der Post ermöglichen, ihre oberste Gewichtsgrenze auf 25 oder 20 kg zu senken. Damit kann sie einen ihr nicht wertvollen Verkehr abstoßen und ihn einer Verkehrsorganisation eingliedern lassen, die ihn besser bewältigen kann.

Aber auch die Bahn hätte ihre Tarife zu ändern, und zwar diejenigen von 1 bis 10 kg. Diese Gewichtsstufe müßte verteuert werden, damit auch die kleinste Entfernung höher tarifiert bleibt als bei der Post. Dieser Maßnahme müßte sich auch der Asto-Tarif anschließen, der jetzt auch die kleingewichtigen Sendungen der Post wesentlich unterbietet.

Praktisch müßte also die Post den Satz für Stücke von 10 bis 15 kg ändern, und die Bahn — wenn der Posttarif als Norm gilt — ihre Expreßgutsätze von 1 bis 10 kg bis zur Entfernung von 144 km höher ansetzen[1]).

Ein weiterer Punkt, der zur Zersplitterung des Paketverkehrs beiträgt, ist der, daß die Bahn als Sendung das Gesamtgewicht der auf dem Schein aufgeführten Stücke berechnet, während die Post als Sendung nur ein Stück taxiert. Es wird darum nötig sein, daß entweder die Post Sendungen mit mehreren Stücken einführt oder aber, daß die Bahn ihre Sendungs-Art fallen läßt. Einen Mittelweg bedeutete es allerdings, wenn die Bahn die Höchstzahl der aufzugebenden Stücke festsetzte und die Post sich dieser Norm anschließen würde[2]). Es bleibt nun noch die Frage übrig, wie sich diese Vereinheitlichung des Paketverkehrs zwischen Postverwaltung und den übrigen Frachtführern durchführen ließe. Die Eidgenössische Postverwaltung geht zur Lösung dieser Frage bereits praktisch vor[3]).

---

[1]) Ueber die Unterbietung der Posttaxen durch die Bahn auf Entfernung siehe S. 47.

[2]) Die Deutsche Reichsbahn und Reichspost sind hier bereits praktisch vorangegangen, indem sie im Dezember 1932 eine Vereinbarung schlossen. Dabei wurde von der Reichspost das Postgut geschaffen. Vergl. Amtsblatt des Reichspostministeriums 1932, Ausgabe A, Nr. 470.

[3]) Siehe Kapitel 4.

Die durchgreifenden Aenderungen im Verkehrswesen der letzten Jahre sind hauptsächlich im Wettstreit von Bahn und Auto begründet. Wenn auch eine rasche Lösung dieses Problems vor allem wichtig ist, so darf trotzdem das Konkurrenzverhältnis von Post und Bahn nicht einfach auf die Seite geschoben werden. Man darf nicht den Streit, der sich um diese Frage erhebt, mit ein paar Gewaltverordnungen beschwichtigen und durch gekünstelte Lösungen als beseitigt betrachten, sondern hier muß sich die natürliche Ueberlegenheit der einzelnen Transportmittel durchsetzen, die dann jedem sein natürliches Gebiet zuteilen wird. Es ist außerordentlich zu bedauern, daß diese Streitfrage in einer wirtschaftlich unruhigen und völlig abnormalen Zeit aufgeworfen werden muß. Man kann unter solchen Umständen Lösungen anstreben, die nicht von Dauer sind und den wirtschaftlichen Tatsachen nicht entsprechen. Darum ist ausdrücklich eine natürliche Lösung auch dieses Verkehrsproblems zu fördern. Wenn eine Transportanstalt künstlich begünstigt oder ein Verkehrsmittel auf dieselbe Art unterdrückt wird, so kann die Transportleistung nicht mehr am wirtschaftlichsten erbracht werden. Dabei trägt dann die gesamte Wirtschaft den Schaden, und dem Transportmittel ist dabei auf die Dauer doch nicht geholfen. In dieser schicksalsvollen Lage befinden sich heute in erster Linie die Bahnen. Aber man muß sich hüten, die Bahnen zu halten, indem man ihnen auf Kosten der Post einen Verkehr sichern will, der sich wirtschaftlicher und besser durch eine andere Transportanstalt betreiben läßt.

Anhang

Umfang des Postregals

Das Postverkehrsgesetz vom 2. Oktober 1924 setzt in Art. 1 fest, daß die Postverwaltung das ausschließliche Recht hat:

a) Reisende mit regelmäßigen Fahrten zu befördern, soweit dieses Recht nicht durch andere Bundesgesetze eingeschränkt ist;

b) offene und verschlossene Briefe, Karten mit schriftlichen Mitteilungen und andere verschlossene Sendungen bis 5 kg zu befördern.

Der Bundesrat kann die Beförderung ausländischer Zeitungen und Zeitschriften dem Postregal unterstellen.

Es ist untersagt, regalpflichtige Gegenstände, die für verschiedene Empfänger bestimmt sind, zur Umgehung der Posttaxen in Sammelsendungen durch die Post oder auf andere Weise zu befördern.

---

1. Verschiedene, nach Form und Inhalt zusammengehörende verschlossene Gegenstände bis 5 kg, die gleichzeitig mit der Eisenbahn oder einer andern Verkehrsanstalt vom gleichen Absender an den nämlichen Empfänger befördert werden und die gleiche Adresse tragen, fallen nicht unter das Postregal, wenn das Gesamtgewicht einer solchen Sammelsendung 5 kg übersteigt.

2. Der Beischluß von offenen und verschlossenen Briefen sowie von Karten mit schriftlichen Mitteilungen für Familienglieder und Verwandte, die mit dem Empfänger zusammenwohnen, ist gestattet.

3. Angebote auf Inserate können, wenn sie vom nämlichen Absender herrühren und durch die gleiche Zeitungsexpedition oder durch das gleiche Annoncenbureau zu vermitteln sind, samthaft diesen Zeitungsexpeditionen oder Annoncenbureaux übersandt werden. Die Zeitungsexpeditionen und Annoncenbureaux sind ebenfalls berechtigt, solche Angebote jedem einzelnen Auftraggeber gesamthaft mit der Post zu übermitteln. In diesen Fällen werden die Zeitungsexpeditionen und Annoncenbureaux als Empfänger, bzw. Absender der Sendungen betrachtet.

Abgrenzung des Postregals

§ 1.

Regelmäßige Fahrten im Sinne von Art. 1, Abs. 1, Buchstabe a, des Gesetzes sind Fahrten, die in bestimmten Zeiträumen, zu einer bestimmten Tages- oder Nachtzeit zwischen den nämlichen Orten wiederholt werden, auch wenn kein Fahrplan veröffentlicht ist, die Fahrzeiten nicht eingehalten werden oder die Fahrpreise nicht im voraus festgesetzt sind.

Als offene Briefe im Sinne von Art. 1, Abs. 1, Buchstabe b, des Gesetzes gelten unverschlossene Sendungen von Schriftstücken, die eine gegenwärtige persönliche oder geschäftliche Mitteilung enthalten und nicht Postkarten sind.

---

4. Nicht unter das Postregal fallen:

a) unverschlossene Sendungen von Drucksachen, Blindenschriften und Warenmuster mit schriftlichen Mitteilungen, wenn diese Mitteilungen nach den für die betreffende Sendungsgattung geltenden Vorschriften ausdrücklich zulässig sind;

b) unverschlossene Sendungen von Geschäftspapieren. Als Geschäftspapiere gelten alle ganz oder teilweise von Hand geschriebenen oder gezeichneten Schriftstücke und Urkunden, die nicht die Eigenschaft einer gegenwärtigen persönlichen oder geschäftlichen Mitteilung haben, wie offene Briefe und Postkarten ältern Datums, die ihren ursprünglichen Zweck bereits erfüllt haben, Prozeßurkunden, von öffentlichen Beamten ausgefertigte Urkunden aller Art (Frachtbriefe oder Ladescheine, Konnossemente), Fakturen (quittierte und unquittierte Rechnungen), gewisse Urkunden von Versicherungsgesellschaften, Abschriften oder Auszüge von Privaturkunden, gleichviel ob auf gestempeltem oder ungestempeltem Papier geschrieben, handschriftliche Partituren oder Notenblätter, gesondert versandte Manuskripte von Werken oder Zeitungen, unkorrigierte und korrigierte Schüleraufgaben im Original, mit Ausschluß jeglicher Anmerkung, die sich nicht unmittelbar auf die Ausführung der Arbeit bezieht.

Eine Sendung gilt als verschlossen im Sinne von Art. 1, Abs. 1, Buchstabe b, des Gesetzes, wenn sie nicht ohne Aufbrechen, Aufschneiden oder Anwendung von Hilfsmitteln geöffnet werden kann.

---

5. Ein verschnürtes Paket gilt nicht als verschlossen im Sinne des Postregals, wenn der Verschluß mit einer bloßen Schleife oder einem ohne Hilfsmittel lösbaren Knoten hergestellt ist.

Art. 2.

Vom Postregal sind ausgenommen:

a) die regelmäßige Personenbeförderung, die nicht gewerbsmäßig betrieben wird, oder die einem Nichttransportgewerbe als notwendiger Hilfsbetrieb dient;

b) die Beförderung von Sendungen, die von der Post nicht oder nur bedingungsweise angenommen werden[1]);

c) die Beförderung im Ortsverkehr durch den Absender selbst oder eine von ihm beauftragte Person, die dies weder gewerbsmäßig betreibt noch im Dienst des Bundes oder einer vom Bund konzessionierten Verkehrsanstalt steht;

d) der Dienstverkehr der Bundesbahnen und der konzessionierten Verkehrsanstalten unter sich, soweit er durch ihr Personal vermittelt wird.

Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen vom Postregal gestatten.

Art. 23.

1. Die Taxen für Stücksendungen betragen:

a) für Poststücke bis 15 kg:

bis 250 g	30 Rp.
über 250 g bis 1 kg	40 „
„ 1 kg „ 2½ „	60 „
„ 2½ „ „ 5 „	90 „
„ 5 „ „ 7½ „	120 „
„ 7½ „ „ 10 „	150 „
„ 10 „ „ 15 „	200 „

b) für Frachtstücke über 15 bis 50 kg, für je 5 kg oder einen Bruchteil dieser Gewichtseinheit . . . . .

bis 100 km (1. Zone)	über 100 km bis 200 km (2. Zone)	über 200 km bis 300 km (3. Zone)	über 300 km (4. Zone)
Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
60	110	150	180

---

[1]) Vergleiche Art. 25: Ausgeschlossene Sendungen, und Art. 26: Bedingt zugelassene Sendungen. Postordnung Al. S. 83 ff.

2. Sendungen bis 1 kg werden nur auf Verlangen des Absenders als Poststücke befördert.

3. Auf jeder Stücksendung über 5 kg kann für die Ablieferung ins Haus eine Bestellgebühr von höchstens 50 Rp. erhoben werden.

4. Für unfrankierte Stücksendungen beträgt die Portotaxe die fehlende Frankatur mit einer Zuschlagstaxe von 30 Rp.

5. Für Stücksendungen im Durchgangsverkehr können besondere Gebühren festgesetzt werden.

Arten von Stücksendungen.

Poststücke.

§ 47.

1. Als Poststücke werden befördert:
   a) Sendungen über 1 kg bis 15 kg, mit Ausnahme der Blindenschriften (Art. 16), der Leihsendungen von Zeitschriften, Bücherleihsendungen öffentlicher Bibliotheken (Art. 18 und § 37, Abs. 1) und der portofreien Sendungen (Art. 38).
   b) Sendungen bis 1 kg, für die der Absender ausdrücklich Beförderung als Poststück verlangt (Art. 23, Abs. 2) oder die als uneingeschriebene oder eingeschriebene Kleinsendungen unzulässig sind.
2. Alle Sendungen über 15 bis 50 kg werden als Frachtstücke befördert.
3. Die Post- und Frachtstücke werden eingeschrieben. Abgesehen von der Tax- und Gebührenberechnung gelten für Post- und Frachtstücke die nämlichen Vorschriften.

I. Schreiben des Vororts des Schweiz. Handels- und Industrie-Vereins (Zürich)

20. Juli 1921.

Verschiedene Verbände hegen grundsätzlich Bedenken, im gegenwärtigen Moment eine abschließende und endgültige Revision vornehmen zu wollen. Sie machen darauf aufmerksam, daß die derzeitigen Taxen als provisorische Maßnahmen zu einer Zeit allgemeiner maximaler Teuerung festgesetzt worden seien und nicht durch ein doch für längere Geltungsdauer berechnetes Gesetz sanktioniert werden sollten. Nicht Taxerhöhungen, sondern Taxermäßigungen müßten richtigerweise angestrebt werden.

Thurg. Handelskammer und Genfer Handelskammer erklären, sie können den Entwurf nicht unterstützen.

Es folgen die Schreiben der Handelskammern über Art. 22 (23) des PVG.

Art. 22.

(Am besten erwähnt sei hier, daß das Kaufmännische Direktorium in St. Gallen durch seine grundsätzliche Stellungnahme nicht gehindert wird, anzuerkennen, daß der Versuch der Oberpostdirektion, die bestehenden Taxen gegenseitig in ein logisches System einzuordnen und mit demjenigen der Bahnverwaltung vom Standpunkt der Konkurrenzfähigkeit abzustimmen, nach seinem Dafürhalten als gelungen bezeichnet werden darf. Das Kaufmännische Direktorium in St. Gallen legt Wert darauf, festzuhalten, daß seines Erachtens die finanzielle Konsolidierung des Postbetriebes auf dem nun schon wiederholt beschrittenen Weg der Taxerhöhung nicht erreicht werden könne, und daß es die durch den Vorentwurf angestrebte gesetzliche Fixierung der etappenweisen Taxerhöhungen grundsätzlich ablehnen müsse.)

Wie zu erwarten war, stoßen die einschneidenden Aenderungen, die für den Poststückverkehr vorgesehen sind, teilweise auf sehr starke Opposition. Vor allem ist es die vorgesehene Beschränkung des Einheitstarifes, gegen welche namentlich Handelskammern an der Grenze des Landes Stellung nehmen.

Die Basler Handelskammer steht nach wie vor auf dem Standpunkt, daß die Differenzierung der Postpakettaxen nach Entfernungszonen einen gefährlichen Eingriff in die Einheit des schweizerischen Wirtschaftsgebietes bedeute zum Nachteil der Grenzorte. Für den Fall, daß man sich zum gänzlichen Uebergang zum System einheitlicher Taxen nach Gewichtseinheiten entschließen könne, möchte sie doch unbedingt die Grenze von 20 kg wieder eingeführt wissen. Die Regelung des Entwurfs werde noch mehr zur Stückelung des Entwurfs anreizen, was den Postverkehr sehr erschweren und zur volkswirtschaftlichen Vergeudung von Arbeitskräften und Packmaterial führen werde.

Die Handelskammer Lugano, die sich in ihrer Vernehmlassung eigentlich nur mit diesem Punkt befaßt, tritt für Wiedereinführung einheitlicher Taxen bis 20 kg ein. Auf keinen Fall dürfe unter 15 kg gegangen werden. Der Handel im Innern sei gegenüber seinen Konkurrenten an der Grenze sowieso begünstigt. Der Hinweis der Postverwaltung auf die Verhältnisse bei den Bahnen gehe fehl, weil dort nicht einfach alle

Warenarten die gleichen Taxen zu bezahlen hätten wie bei der Post, sondern auf Güter, die auf billige Beförderung angewiesen seien, Rücksicht genommen werde.

Die Luzerner Handelskammer nimmt ebenfalls gegen die vorgesehene Regelung Stellung und schreibt:

Für Postfrachtstücke soll die bisherige Gewichtsgrenze von 15 kg beibehalten werden (5 vorgesehen, früher 20); in der ersten Zone soll die Erhöhung von 50 auf 60 statt 70 Rp. für je 5 kg gehen. Wird an der Gewichtsgrenze von 5 kg festgehalten oder wird dieselbe statt auf 15 nur auf 10 kg erhöht, so sollen sämtliche Zonensätze angemessen reduziert werden. Eine Reduktion der bisherigen Gewichtsgrenze um $^2/_3$ erscheint als viel zu weitgehend, nachdem schon eine Reduktion von 20 auf 15 kg eingetreten ist. Die Erhöhung von 40 % in der ersten Zone ist ebenfalls zu weitgehend. Werden die 5 kg beibehalten, so ergeben sich für die einzelnen Zonen gegenüber den jetzigen Ansätzen Erhöhungen von 100 und mehr Prozent. Was (u. E.) eine unzulässige Mehrbelastung einer bei uns sehr entwickelten Kategorie zur Folge hätte. Die Folge wäre ein starker Verkehrsrückgang mit unheilvollen fiskalpolitischen Folgen, ohne daß bei den nun einmal gegebenen Verhältnissen die Möglichkeit einer entsprechenden Personalreduktion bestände.

Die Waadtländische Handelskammer tritt für die Beibehaltung des bisherigen Systems und auch der geltenden Taxen ein; ist das nicht möglich, so beantragt sie, wenigstens die Grenze von 15 kg zu belassen und bis 500 g 10 Rp., von 500 g bis $2^1/_2$ kg 60 Rp. und von $2^1/_2$ kg bis 5 kg 80 Rp. vorzusehen. Sodann postuliert sie die gänzliche Unterdrückung der zu Absatz 3 vorgesehenen Bestellgebühr, die für Handel und Industrie unzulässig sei.

Von sich aus ist sodann der Verband schweiz. Konfektions- und Wäschefabrikanten an den Vorort gelangt, um energisch Stellung zu nehmen gegen die geplante Erschwerung des Postpaketverkehrs durch Ausdehnung des Zonensystems.

Die Thurgauische Handelskammer empfiehlt, nur 4 Zonen vorzusehen und die Gewichtsgrenze für die Einheitstaxe auf 10 kg festzusetzen. Ihres Erachtens sollte ferner der Erhebung der Bestellgebühr von einer aus mehreren Poststücken bestehenden Sendung von zusammen über 5 kg Gewicht fallen gelassen werden, da sie zu Ungerechtigkeiten führe und ihre Umgehung durch Verzettelung in der Aufgabe leicht zu erreichen sei.

Die Zürcher Handelskammer befürchtet, die neuen Taxen für Pakete bis zu 5 kg könnten geradezu verkehrshemmend wirken und die Rentabilität des Postbetriebes schädigen statt fördern. Sie wünscht einmal dringend, daß die Taxe der 5-kg-Pakete auf 80 Rp. belassen werde, empfiehlt aber auch, die Ansätze für die Gewichtsgrenzen von ½, 1 und 2½ kg um je 10 Rp. tiefer anzusetzen als im Vorentwurf. Sollten die Taxen nicht so bemessen werden können, so wären ihres Erachtens für eine 100-km-Zone oder doch für den eigentlichen Nahverkehr billigere Taxen geboten.

Vorort. „Bezüglich der neuen Postpakettaxen hat der Vorort zunächst einmal gern davon Kenntnis genommen, daß der gedruckte Vorentwurf vom 7. Juli 1921 die fünfte Zone überhaupt fallen gelassen hat. Er schreibt in folgenden Zeilen: Wir möchten aber immerhin zur wohlwollendsten Prüfung empfehlen, ob nicht für diese Kategorie die gegenwärtige, doch schon recht beträchtliche Taxe von 80 Rp. belassen werden könnte. Bleibt vor allem die ungemein schwierige Frage der richtigen Abgrenzung zwischen Einheits- und Zonensystem. Mit Schreiben vom 9. ds. M. haben Sie uns erneut darauf aufmerksam gemacht, daß Sie selbst eine Erhöhung der Grenze für den Einheitstarif auch nur auf 10 kg kaum für möglich halten. Wenn wir auch die Argumente der Postverwaltung sehr zu würdigen wissen, möchte uns doch scheinen, es sollte nochmals gründlichst erwogen werden, ob der sehr starken Opposition aus manchen Kreisen von Handel und Industrie gegen die Ausdehnung des Zonensystems wenigstens nicht soweit entgegengekommen werden könnte, daß die Grenze 10 kg betrüge.

Neben allem andern hegen wir namentlich auch Bedenken, daß es doch kaum angängig erscheint, im innern schweizerischen Verkehr den Zonentarif nun schon von 5 kg an einsetzen zu lassen, während nach einigen Gebieten des Auslandes (Deutschland, Frankreich, Belgien etc.) einstweilen noch Poststücke bis zu 10 kg in der Schweiz zu einer Einheitstaxe aufgegeben werden können."

II. Schreiben der Kant. Gewerbekammer Basel-Stadt

28. September 1921.

Sie hält die Einführung von 2 Kategorien im Zonentarif, nämlich der Pakete von 5 bis 20 kg und der Pakete über 20 bis 50 kg mit der Staffelung von . . . . . 50 70 90 100 Rp.
respektive . . . . . 90 110 140 170 „

für sehr geschickt und speziell für den Detailhandel durchaus annehmbar. Bei den wahrscheinlich am meisten benützten Gewichtsgrenzen von 5 bis 20 kg tritt mit einigen Ausnahmen eine Taxverbilligung ein, die die Kant. Gewerbekammer im Interesse eines lebhaften Verkehrs nur begrüßen kann.

III. Schreiben des Schweizerischen Gewerbe-Verbandes

25. August 1921.

Er führt unter 8. zum Entwurf folgendes aus:

Wohl die entschiedenste Ablehnung verdienen die vorgeschlagenen Bestimmungen über den Paketverkehr, die Einteilung in Poststücke und Postfrachtstücke mit Einführung des Zonentarifes und Gewichtsabstufungen. Diese Regelung wird als ein Eingriff in die Einheit des schweizerischen Wirtschaftsgebietes taxiert, dem wegen seiner unheilvollen Folgen nicht zugestimmt werden kann. Die Ablehnung dieser Vorschriften ist eine einmütige.

IV. Schreiben des Schweiz. Textildetaillisten-Verbandes

Aarau, 10. August 1921.

Der im Entwurf enthaltene Tarif für Sendungen bis 5 kg enthält gegenüber von vorkriegszeitlichen Taxen folgende prozentuale Erhöhungen:

bis 500 Gramm	= 233⅓%
über 500 bis 1000 Gramm	= 140 %
„ 1 kg bis 2½ kg	= 180 %
„ 2½ „ „ 5 „	= 150 %

Diese Uebersicht zeigt, welche Steigerungen in Aussicht genommen sind. Der Handel kann niemals zugeben, daß sie Gesetz werden, es wäre denn, daß er sich selbst aufgäbe.

Ungewöhnlich erscheint am vorgeschlagenen Zonentarif, daß die Taxe pro Gewichtseinheit von 5 kg umso höher ansteigt, je größer das Gesamtgewicht der Sendung ist.

Die Neuerung ist, abgesehen von den Handeltreibenden, die an der Peripherie des Landes ihre Geschäftsniederlassungen haben, besonders für die oben erwähnten Detailreisegeschäfte nicht annehmbar. Für diese würde die geschäftliche Betätigung in Gegenden, die 300 bis 400 km und mehr vom Orte ihrer kaufmännischen Niederlassung entfernt sind, nicht nur sehr erschwert, sondern in vielen Fällen direkt unmöglich gemacht. Wir müssen es dem Interessenverband dieses Detailhandelszweiges überlassen, seinen Standpunkt des nähern darzulegen.

Es ist kurz betont, daß der Handel eine nochmalige Erhöhung der Postpakettaxen und noch dazu in dem vorgesehenen Ausmaße nicht ertragen könnte. Haftpflichtbestimmungen allein dürfen nicht ausschlaggebend sein, auch nicht die verkehrstechnischen Konkurrenzverhältnisse, sondern es muß billigerweise auch auf die wirtschaftlichen Verhältnisse und auf die allgemeine Lage von Handel und Industrie Rücksicht genommen werden; denn sie sind die Hauptbenützer der Postanstalt. Wird Ihnen durch übermäßig hohe Taxen die Benützung der Post unmöglich gemacht, so sind alle Erörterungen rein verkehrspolitischer Natur, wie sie in den Erläuterungen angestellt werden, vergeblich.

V. Schreiben des Verbandes schweiz. Konsumvereine

27. Juni 1921.

In Art. 23 ist uns besonders die Ausdehnung des Zonensystems beim Paketpostverkehr aufgefallen. Geschäftlich läßt sich die dadurch von der Post zu erwartende Mehreinnahme wohl rechtfertigen. Dagegen dürfte dieses System eine ganz erhebliche Mehrbelastung der Konsumenten bedeuten. Es ist zu bedenken, daß besonders die schweizerischen Grenzorte durch die beabsichtigte Erweiterung des Zonensystems in ihrem Aktionsradius wesentlich beeinträchtigt oder geschwächt werden. Es trifft nicht ganz zu, daß, wie in Ihren Erläuterungen auseinandergesetzt wird, diese Grenzorte dadurch bevorzugt würden, daß sie für die Auslandsware nur eine geringere Frachtgebühr zu entrichten hätten. Es ist zu bedenken, daß von diesen Grenzorten nicht nur Waren per Postpaket verschickt werden, die über die nächste Grenze hereinkommen, sondern es wird von allen möglichen Orten der Schweiz auch Handel betrieben mit Artikeln, die über die entgegengesetzte Grenze importiert wurden, so ab Basel mit italienischen Produkten. Bei der Motivierung scheint uns auch noch der umgekehrte Fall übersehen worden zu sein, nämlich der, daß durch die neue Vorschrift auch der Verkehr aus dem Innern der Schweiz nach den Grenzorten in gleicher Weise verteuert wird, was bewirken könnte, daß die Grenzorte die Waren, die sie sonst aus den entferntern Gegenden der Schweiz hätten kommen lassen können, dann aus dem Auslande beziehen. Wir sind deshalb der Auffassung, daß von der Zoneneinteilung, wie sie in Art. 22 vorgesehen ist, abgesehen werden sollte und eher das frühere System zur Anwendung gelangen sollte, wonach erst Sendungen über 20 kg der Zonenberechnung unterworfen werden. Sache der Postverwaltung wäre es dann, eventuell auf dem Wege der Gesetzänderung oder der Verhandlungen dafür zu sorgen, daß sie den Bahnen nicht übermäßigen Tribut entrichten muß.

VI. Schreiben der Schweizerischen Bundesbahnen

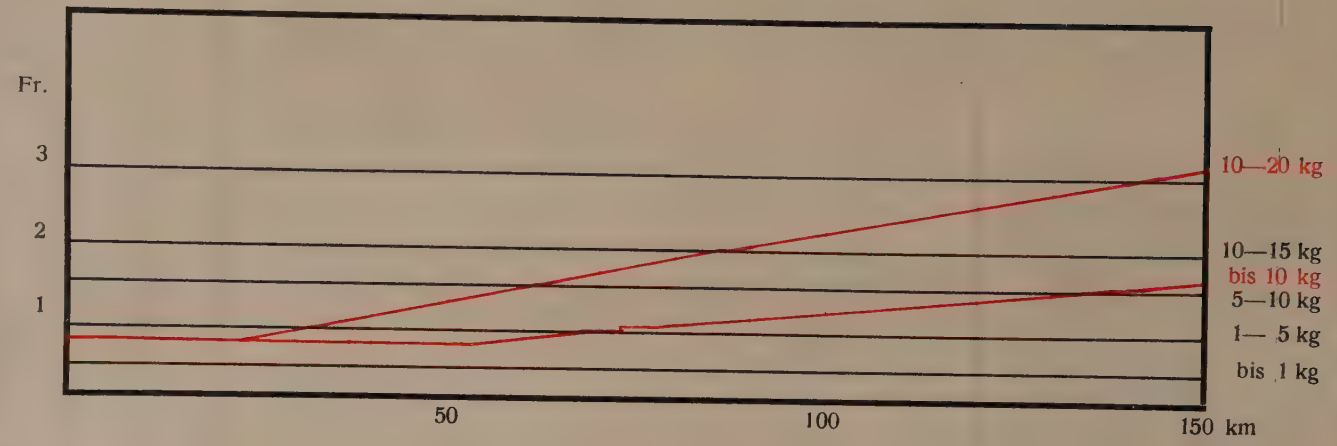
1. Juli 1921.

Zu Art. 22.

Das Postregal erstreckt sich auf Sendungen bis zu 5 kg Gewicht. Die Post nimmt aber auch Frachtstücke von über 5 kg bis 50 kg zur Beförderung an und tritt damit, wie den Erläuterungen zu entnehmen ist, in freien Wettbewerb mit andern Frachtführern, insbesondere mit der Bahn. Dieser Zustand bildete für uns von jeher Gegenstand des Anstoßes, weil die Bahn diesen Konkurrenzbetrieb gegen sich selbst vermitteln muß. Im vorliegenden Entwurf zu einem neuen Postverkehrsgesetz wird nun beabsichtigt, durch bessere Anpassung an die Konkurrenzverhältnisse unter Einführung und Anwendung eines Entfernungstarifes für Stücke über 5 kg, der für größere Entfernungen billigere Taxen als die Bahnfracht vorsieht, auszubauen, wodurch eine erhebliche Verschärfung des Wettbewerbes eintreten wird. Wir sehen uns veranlaßt, gegen diese unsere Interessen beeinträchtigende Tarifpolitik der Postverwaltung Einspruch zu erheben. Zu dem in den Erläuterungen auf Seite 19 aufgestellten Grundsatze, daß die Sendungen bis 20 kg vorzugsweise für die Post, und die schweren Sendungen vorzugsweise für die Bahn in Betracht kommen sollten, bemerken wir, daß die Grenze mit 20 kg zu Gunsten der Post zu hoch angesetzt ist. Aus der Vergleichung der neuen Posttaxen mit den Taxen für Gepäck- und Expreßgut ergibt sich übrigens, daß die Bahn nicht nur für Gewichte von 15 bis 20 kg, sondern zu einem namhaften Teile auch mit Bezug auf die schweren Gewichte unterboten würde. Wenn die Postverwaltung entsprechend ihren Ausführungen in den Erläuterungen gewillt ist, die kleinern Stücke bis zu 20 kg möglichst an sich zu ziehen und die größern vorzugsweise der Bahn zu überlassen, dann sollten sie u. E. die in Art. 22 unter b2 aufgeführten Taxen etwa um je 10 Rp. erhöhen, oder, wenn sie dies nicht tun kann, doch mindestens die direkten Unterbietungen in der Weise vermeiden, daß bei den Gewichten von mehr als 20 kg nicht mehr von 5 zu 5 kg, sondern von 10 zu 10 kg taxiert würde. Wir machen ferner darauf aufmerksam, daß gemäß Beilage 5c des Vorentwurfes die Bundesbahnen gegenüber den Privatbahnen zu geringe Anteile erhalten, was mit Rücksicht auf die bei Annahme des Entwurfes zu erwartende Abwanderung der 20-kg-Stücke von der Bahn zur Post und die damit verbundene Vermehrung der Postwagenkurse nicht annehmbar ist.

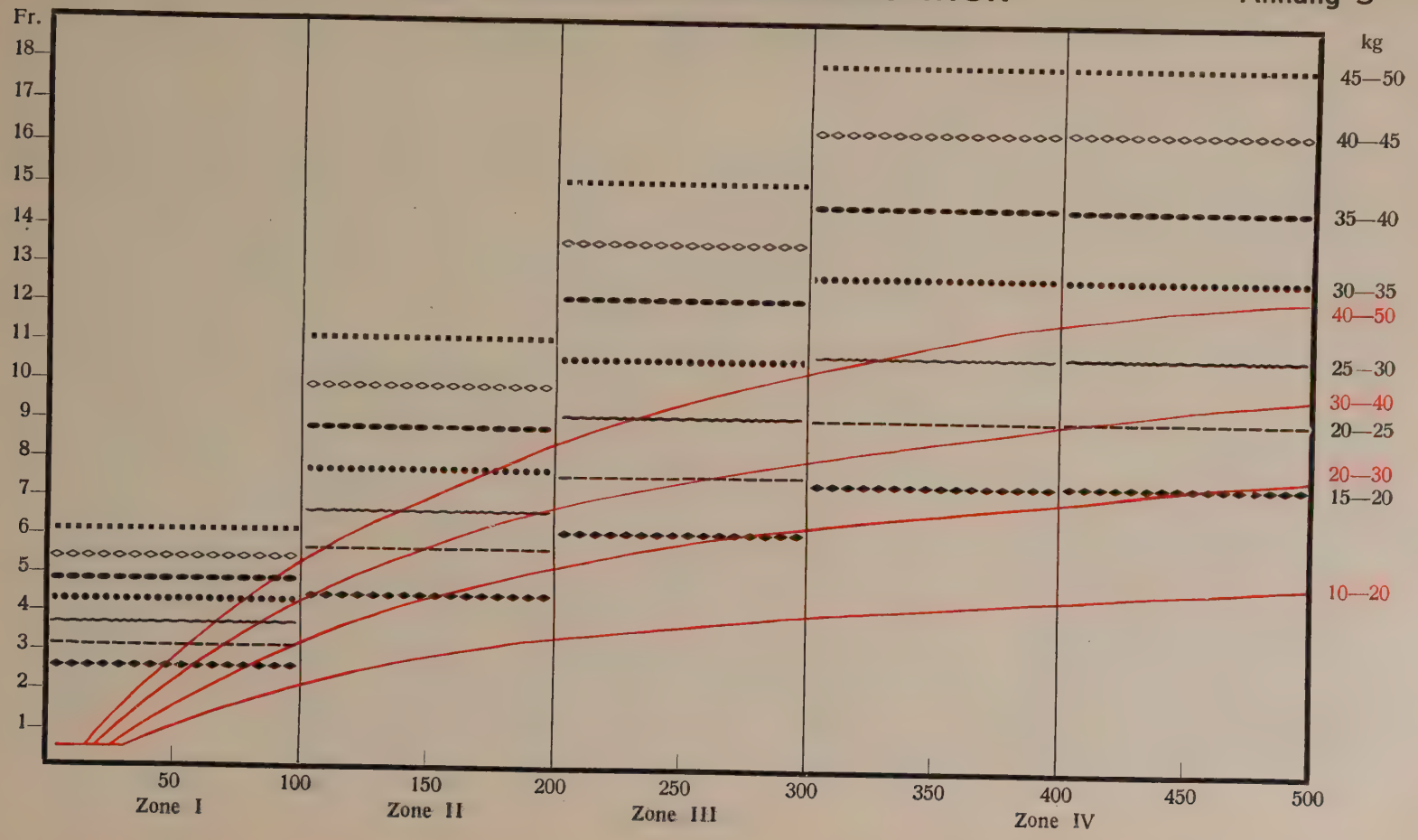
Vergleichung der Postfrachtstücktaxen mit den Expreßguttaxen der Schweiz. Bundesbahnen

Anhang 2



Vergleichung der Postfrachtstücktaxen mit den Expreßguttaxen der Schweiz. Bundesbahnen

Anhang 3



Sonderstatistik
Stücke über 5 kg
1. bis 7. 9. 1933

Zusammenstellung nach der Gesamtbeförderungsstrecke

(vom Aufgabe- bis zum Bestimmungsort)

Inlandverkehr

Ortschaften	Genève				Basel				Schaffhausen				St. Gallen			
Gesamtbeförderungsstrecke	Stücke über 5 bis 10 kg		Stücke über 10 bis 15 kg		Stücke über 5 bis 10 kg		Stücke über 10 bis 15 kg		Stücke über 5 bis 10 kg		Stücke über 10 bis 15 kg		Stücke über 5 bis 10 kg		Stücke über 10 bis 15 kg	
km	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
0 bis 10	28	0,7	2	0,1	69	1,0	11	0,3	18	3,1	1	0,6	30	1,5	5	0,7
11 „ 30	51	1,4	4	0,2	181	2,7	38	1,2	39	6,7	5	3,3	145	7,2	18	2,5
31 „ 50	62	1,6	16	0,8	242	3,6	65	2,3	76	13,1	10	6,6	127	6,3	16	2,2
51 „ 100	509	13,5	178	9,2	1654	24,3	525	16,8	98	16,9	24	15,8	483	24,0	120	16,6
101 „ 150	589	15,7	213	11,1	1634	24,0	672	21,3	119	20,6	38	25,0	334	16,6	102	14,1
151 „ 200	806	21,5	396	20,6	1182	17,4	488	15,5	63	10,9	14	9,2	339	16,8	124	17,0
201 „ 250	242	6,5	482	25,1	935	13,8	641	20,3	42	7,3	10	6,6	202	10,0	114	15,8
251 „ 300	771	20,5	143	7,5	693	10,2	563	17,9	59	10,2	32	21,0	81	4,0	56	7,7
301 „ 350	171	4,6	74	3,9	189	2,7	122	3,8	53	9,2	13	8,6	154	7,6	109	15,0
351 „ 400	192	5,1	77	4,0	18	0,3	19	0,6	6	1,0	3	2,0	112	5,6	55	7,6
401 u. mehr	334	8,9	335	17,5	—	—	—	—	6	1,0	2	1,3	6	0,4	6	0,8
Total	3755	100	1920	100	6797	100	3144	100	579	100	152	100	2013	100	725	100

Sonderstatistik
Stücke über 5 kg
1. bis 7. 9. 1933

Zusammenstellung nach der Gesamtbeförderungsstrecke

(vom Aufgabe- bis zum Bestimmungsort)

Inlandverkehr

Ortschaften	Chur				Lugano				Chiasso				Zürich			
Gesamtbeförderungsstrecke	Stücke über 5 bis 10 kg		Stücke über 10 bis 15 kg		Stücke über 5 bis 10 kg		Stücke über 10 bis 15 kg		Stücke über 5 bis 10 kg		Stücke über 10 bis 15 kg		Stücke über 5 bis 10 kg		Stücke über 10 bis 15 kg	
km	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
0 bis 10	11	1,0	—	—	15	1,0	5	0,7	2	0,3	—	—	189	1,5	51	1,0
11 „ 30	173	14,7	38	7,3	140	10,0	36	4,6	26	3,8	10	1,9	785	6,2	131	2,5
31 „ 50	118	10,0	28	5,4	40	2,8	8	1,0	4	0,6	2	0,4	837	6,6	129	2,5
51 „ 100	301	25,6	82	15,7	169	12,0	57	7,3	67	9,9	25	4,7	4193	33,3	1084	21,0
101 „ 150	331	28,1	199	38,2	19	1,3	8	1,0	16	2,4	8	1,5	2350	18,7	958	18,5
151 „ 200	82	7,0	93	17,9	74	5,3	33	4,3	9	1,3	4	0,7	1437	11,4	818	15,8
201 „ 250	82	7,0	41	7,9	325	23,1	178	23,0	97	14,3	129	24,1	1739	13,8	1195	23,1
251 „ 300	12	1,0	13	2,5	238	17,0	194	25,0	128	18,9	55	10,3	913	7,3	700	13,6
301 „ 350	46	4,0	15	2,9	145	10,3	102	13,1	169	24,9	97	18,1	107	0,9	86	1,7
351 „ 400	5	0,4	—	—	136	9,7	50	6,5	58	8,5	39	7,3	32	0,3	17	0,3
401 u. mehr	14	1,2	12	2,2	106	7,5	105	13,5	103	15,1	166	31,0	—	—	—	—
Total	1175	100	521	100	1407	100	776	100	679	100	535	100	12582	100	5169	100

Zusammenstellung nach Gewichtsstufen

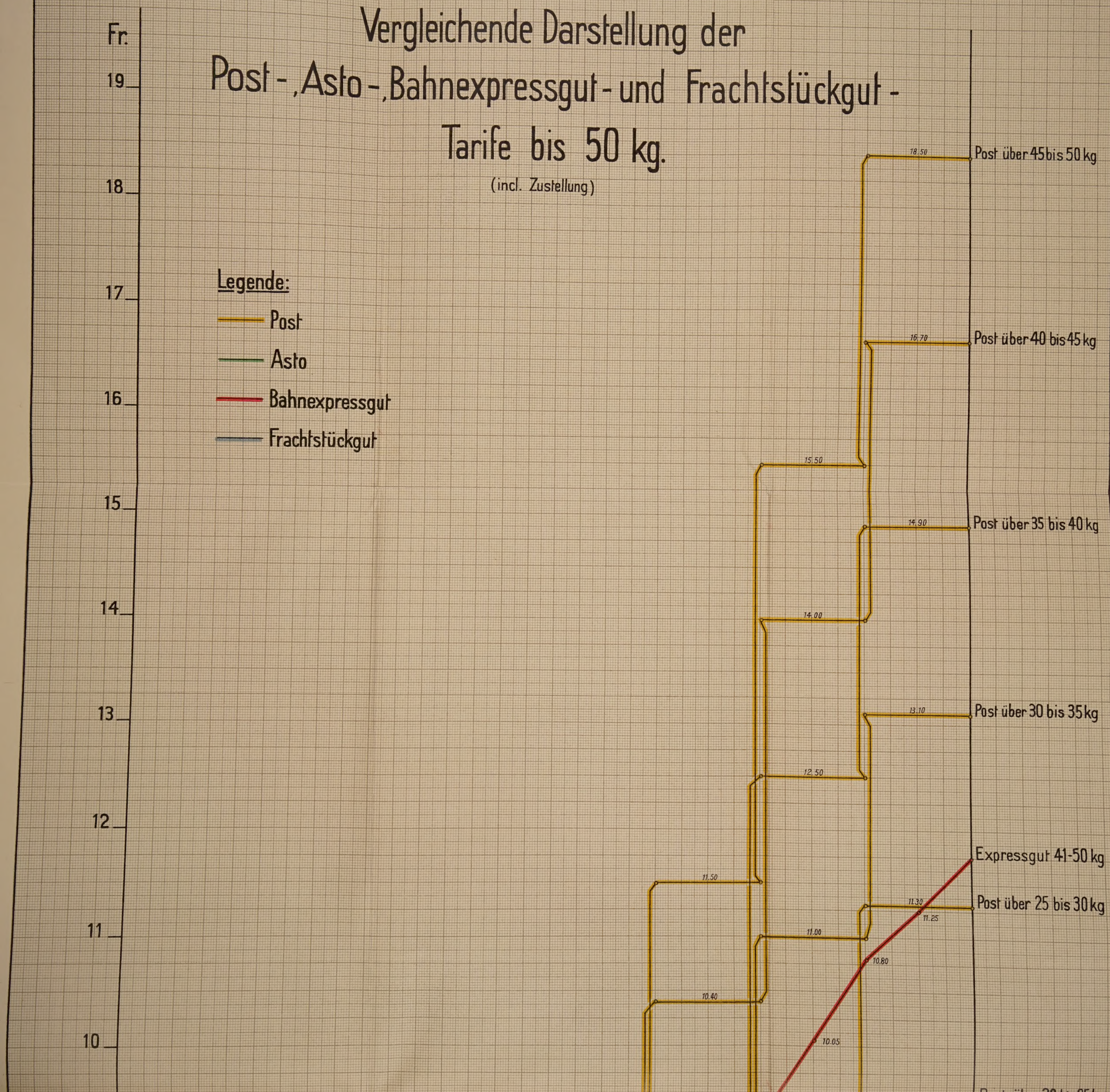
Ortschaften	Stücke über 5 bis 7½ kg		Stücke über 7½ bis 10 kg		Stücke über 10 bis 15 kg		Stücke über 15 bis 50 kg		Total	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
Genève	2260	39,4	1493	26,0	1922	33,5	68	1,1	5743	100
Basel	4175	41,1	2621	25,8	3146	31,0	204	2,1	10146	100
Schaffhausen .	406	54,8	175	23,6	150	20,4	9	1,2	740	100
St. Gallen . .	1287	46,3	726	26,1	725	26,1	44	1,5	2782	100
Chur	617	35,8	558	32,4	521	30,2	26	1,6	1722	100
Lugano	687	31,2	720	32,7	776	35,2	18	0,9	2201	100
Chiasso	242	19,9	437	35,8	535	43,8	6	0,5	1220	100
Zürich	8025	44,1	4721	25,9	5210	28,6	239	1,4	18195	100
Total	17699	41,4	11451	26,8	12985	30,3	614	1,5	42749	100

Curriculum vitae

Ich wurde am 29. November 1908 in Luzern geboren. Hier absolvierte ich die städtischen Primarschulen und trat dann ins Kollegium St. Fidelis in Stans ein, wo ich 1929 die Maturitätsprüfung bestand. Im selben Jahre immatrikulierte ich mich an der Universität in Zürich. Im Jahre 1931 übersiedelte ich nach der Universität in Basel, wo ich mit Ausnahme eines Wiener Semesters (1929/30) den Rest meiner Studienzeit verbrachte; hier promovierte ich am 4. Juli 1934. Meine Dissertation entstand unter der Leitung der Herren Professoren Mangold und Salin.

Vergleichende Darstellung der Post-, Asto-, Bahnexpressgut- und Frachtstückgut-Tarife bis 50 kg.

(incl. Zustellung)



Expressgut 31-40 kg

Post über 15 bis 20 kg

Expressgut 21-30 kg

Stückgut Kl.1 41-50 kg

Expressgut 11-20 kg

Stückgut Kl.1 31-40 kg

Stückgut Kl.1 21-30 kg

Expressgut bis 10 kg

Stückgut Kl.1 bis 20 kg

Post über 10 bis 15 kg

Post über 7½ bis 10 kg

Post über 5 bis 7½ kg

Post über 2½ bis 5 kg

über 45 bis 50 kg

über 40 bis 45 kg

über 35 bis 40 kg

über 30 bis 35 kg

über 25 bis 30 kg

über 20 bis 25 kg

über 15 bis 20 kg

Fr. 1

Domizil - Domizil 6-30 kg } Asto

21-30 kg / 6-20 kg Sammelstelle - Domizil }

km 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 150 200 250 300 350 400

Posttechnische Sektion • TD 1124 • 18.12.33

F.H.